BUDGET D'EXPLOITATION 2016

Adopté – Conseil d'administration
6 novembre 2015

FAIRE BOUGER LES CHOSES

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
GAM	Gare d'autocars de Montréal
MFQ	Ministère des Finances du Québec
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PADTC	Programme d'aide au développement du transport collectif
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
STA	Service de transport adapté
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

2016 : un Budget d'exploitation placé sous le signe de la continuité et de la rigueur

Dans un contexte de ressources financières limitées et de transition structurelle attendue dans les prochains mois, le Budget d'exploitation 2016 est marqué du sceau de la rigueur, et s'inscrit dans la continuité des efforts investis depuis plusieurs années. Cette rigueur administrative et financière nous permet de dégager des variations favorables pour l'exercice 2015, contrairement à ce qui était anticipé.

DES NOUVELLES POSITIVES – Le budget 2016 présente des nouvelles positives, tant pour les organismes de transport que pour nos clients :

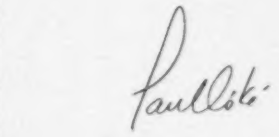
Maintien des services : Malgré un contexte financier très serré, nous maintenons intégralement les améliorations de services aux clients déployés au cours des dernières années.

Hausse tarifaire limitée à l'inflation : Pour 2016, la hausse des tarifs est circonscrite à une moyenne de 2 %, ce qui suit l'inflation.

Maintien du versement des aides aux autorités organisatrices de transport (AOT) : Contrairement à ce que nous avions annoncé dans le budget 2015, adopté à l'automne 2014, nous arrivons à maintenir, pour 2016, les montants disponibles pour le versement des aides aux autorités organisatrices de transport (AOT). Mais à défaut de solutions à long terme sur le cadre financier métropolitain, le scénario pourrait se représenter pour l'exercice 2017.

UN CADRE FINANCIER DES TRANSPORTS COLLECTIFS À REVOIR – Depuis plusieurs années, le financement des transports collectifs est en équilibre précaire. Les besoins vont croissant, mais les ressources sont limitées. Cette situation, qui touche l'AMT, est partagée par tous les organismes de transport collectif, à l'échelle métropolitaine, mais aussi à l'échelle de toute la province. C'est pourquoi la mise à jour de la Politique québécoise du transport collectif est attendue par tous les acteurs du domaine des transports collectifs.

Nous sommes à l'aube de changements structurels importants dans l'organisation et le financement des transports collectifs. C'est un moment crucial, qui permettra, j'en suis convaincu, de donner aux transports collectifs leur juste place dans la chaîne de déplacements quotidiens, ce qui sera largement profitable pour l'économie, l'environnement et la qualité de vie de notre région.



Paul Côté
Président-directeur général

Sommaire

LE BUDGET D'EXPLOITATION 2016, EN BREF 8

BUDGET D'EXPLOITATION 12

Sources gouvernementales en provenance des automobilistes 14

Revenus perçus 14

Utilisation prévue 14

Autres postes budgétaires 16

COORDINATION MÉTROPOLITAINE 17

Système tarifaire métropolitain 18

Tarification métropolitaine (TRAM) 19

Indexation des tarifs TRAM 19

Zones tarifaires métropolitaines 19

Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM 19

Tarification du réseau de trains de banlieue 20

Indexation des tarifs TRAIN 20

Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN 20

Accès gratuit au réseau de trains de banlieue 20

Tarification du réseau express métropolitain 20

Tarification des stationnements incitatifs 21

Tarification du stationnement Montmorency 21

Projet pilote de tarification des stationnements incitatifs 21

Tarification locale de référence 21

Recettes métropolitaines des titres TRAM 22

Prévisions 2015-2016 22

Coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire 22

Partage des recettes métropolitaines 23

Recettes des titres TRAIN 24

Prévisions 2015-2016 24

Recettes des titres STATIONNEMENT 24

Prévisions 2015-2016 24

Subventions aux organismes de transport 27

Aide au réseau de transport métropolitain 29

Aide au système tarifaire métropolitain intégré 30

Aide métropolitaine au transport adapté 31

Aide aux organismes de transport 31

Information, promotion et vente de titres 32

Information et service à la clientèle 33

Billetteries métropolitaines 33

Programme de fidélisation aux transports collectifs 33

Gestion de la demande 34

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS 35

Achalandage AMT **36**
Réseau de trains de banlieue **37**
Autobus express métropolitains **37**
Réseau de transport métropolitain par autobus **38**
Équipements métropolitains **40**
Gare d'autocars de Montréal **41**
Autobus express métropolitains **42**
Revenus 42
Dépenses 42
Contributions municipales 44
Réseau de trains de banlieue **45**
Réseau de trains de banlieue **47**
Une qualité de service maintenue 47
Revenus 48
Dépenses 48
Contributions municipales aux trains de banlieue **50**
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue **52**
Ligne Deux-Montagnes 52
Revenus 52
Dépenses 52
Ligne Vaudreuil-Hudson 53
Revenus 53
Dépenses 53
Ligne Saint-Jérôme 54
Revenus 54
Dépenses 54
Ligne Mont-Saint-Hilaire 55
Revenus 55
Dépenses 55
Ligne Candiac 56
Revenus 56
Dépenses 56
Ligne Mascouche 57
Revenus 57
Dépenses 57
DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF **58**
Mesures d'atténuation à la congestion routière **59**
Voies réservées métropolitaines **59**
ANNEXE A – ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS **60**

Tableaux

TABLEAU 1 – Indicateurs de la performance 11
TABLEAU 2 – Budget d'exploitation 2016 13
TABLEAU 3 – Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2015-2016 14
TABLEAU 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2015-2016 15
TABLEAU 5 – Autres postes budgétaires – 2015-2016 16
TABLEAU 6 – Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2016 et comparaison avec les tarifs 2015 19
TABLEAU 7 – Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant 19
TABLEAU 8 – Tarifs des titres TRAIN pour 2016 et comparaison avec les tarifs 2015 20
TABLEAU 9 – Tarifs des titres du stationnement Montmorency pour 2016 et comparaison avec les titres 2015 21
TABLEAU 10 – Tarifs locaux de référence pour 2016 et comparaison avec les tarifs 2015 21
TABLEAU 11 – Évolution des recettes métropolitaines – 2006-2016 22
TABLEAU 12 – Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2015-2016 23
TABLEAU 13 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2006-2016 23
TABLEAU 14 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant) 28
TABLEAU 15 – Répartition de l'aide au métro – 2015-2016 29
TABLEAU 16 – Répartition de l'aide aux autobus – 2015-2016 29
TABLEAU 17 – Répartition de l'aide au rabattement – 2015-2016 29
TABLEAU 18 – Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2015-2016 30
TABLEAU 19 – Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2015-2016 30
TABLEAU 20 – Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2015-2016 31
TABLEAU 21 – Information, promotion, tarification et vente de titres – 2015-2016 34
TABLEAU 22 – Revenus et dépenses – Équipements métropolitains – 2015-2016 40
TABLEAU 23 – Dépenses – Équipements métropolitains – 2015-2016 40
TABLEAU 24 – Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2015-2016 41
TABLEAU 25 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2015-2016 42
TABLEAU 26 – Dépenses – Autobus express métropolitains – 2015-2016 42
TABLEAU 27 – Indicateurs de performance – Autobus express métropolitains – 2006-2016 43
TABLEAU 28 – Contributions municipales – Autobus express métropolitains – 2015-2016 44
TABLEAU 29 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2015-2016 48
TABLEAU 30 – Dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2015-2016 49
TABLEAU 31 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2006-2016 49
TABLEAU 32 – Évolution des contributions municipales nettes – 2006-2016 50
TABLEAU 33 – Contributions municipales nettes – 2015-2016 51
TABLEAU 34 – Variations des contributions municipales nettes – 2006-2016 51
TABLEAU 35 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2015-2016 52
TABLEAU 36 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2006-2016 52
TABLEAU 37 – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2015-2016 53
TABLEAU 38 – Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2006-2016 53
TABLEAU 39 – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2015-2016 54
TABLEAU 40 – Indicateurs de performance – Ligne Saint-Jérôme – 2006-2016 54
TABLEAU 41 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2015-2016 55
TABLEAU 42 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2006-2016 55
TABLEAU 43 – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2015-2016 56
TABLEAU 44 – Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2006-2016 56
TABLEAU 45 – Revenus et dépenses – Ligne Mascouche – 2015-2016 57

Figures

FIGURE 1 – Répartition de la hausse des charges entre la prévision 2015 et le budget 2016 (+ 4,0 %) 8
FIGURE 2 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2016 15
FIGURE 3 – Évolution des recettes métropolitaines – 2006-2016 22
FIGURE 4 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2006-2016 37
FIGURE 5 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2006-2016 40
FIGURE 6 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2006-2016 43
FIGURE 7 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2006-2016 49
FIGURE 8 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2006-2016 52
FIGURE 9 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2006-2016 53
FIGURE 10 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2006-2016 54
FIGURE 11 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2006-2016 55
FIGURE 12 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2006-2016 56

Le budget d'exploitation 2016, en bref

Résultats :

Revenus : 285,8 M$	→	en hausse de 2,1 % par rapport à la prévision 2015 et en légère hausse de 0,1 % par rapport au budget 2015
Charges : 292,9 M$	→	en hausse de 4,0 % par rapport à la prévision 2015, et en baisse de 1,3 % par rapport au budget 2015
Déficit budgétaire : 7,1 M$	→	compensé intégralement par les surplus accumulés

Ressources financières encore limitées pour l'exercice 2016 :

- Problématique de financement structurel des Fonds d'exploitation et d'immobilisations
- Contrôle des coûts d'exploitation entre la prévision 2015 et le budget 2016
- Révision attendue du cadre de gouvernance et de financement des transports collectifs

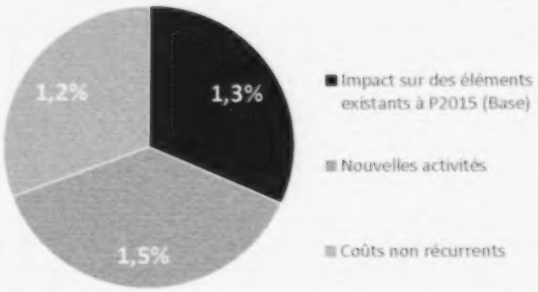
Maintien des services à la clientèle et des ressources mises à la disposition de nos partenaires municipaux :

- Limitation des hausses tarifaires au niveau de l'inflation, soit 2 %
- Maintien des importantes améliorations de services déployées au cours des dernières années
- Maintien au niveau des années antérieures :
  - des subventions versées aux autorités organisatrices de transport (AOT)
  - des taux de contribution des municipalités aux coûts des services de transport collectif métropolitain

Principales hypothèses budgétaires :

- Conformité avec les modalités et règles prévues par le cadre juridique et financier actuel
- Maintien du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) en 2016
- Maintien des mesures mises en place pour atténuer les problèmes de congestion découlant des travaux routiers effectués en 2016
- Alignement avec les orientations gouvernementales en matière de financement des transports collectifs et de tarification des services publics

FIGURE 1 – Répartition de la hausse des charges entre la prévision 2015 et le budget 2016 (+ 4,0 %)



2015 : UN DÉFICIT ANNUEL RÉDUIT DE 9,9 M$

- Bonne gestion des coûts d'exploitation et rigueur budgétaire
- Variations favorables importantes sur le plan de l'exploitation des trains de banlieue et des équipements métropolitains

VARIATIONS SIGNIFICATIVES ENTRE LE BUDGET 2015 ET LA PRÉVISION 2015

Revenus :

- Compensation du ministère des Finances du Québec (MFQ) pour la dépréciation de la Gare d'autocars de Montréal (GAM) encaissée en 2015, liée à la perte de valeur de l'entreprise constatée en 2014 : + 2,7 M$
- Confirmation reçue en septembre 2015 du ministre des Transports du Québec de la bonification de la subvention du PADTC pour 2015 à 9,7 M$: + 1,7 M$
- Révision à la baisse de la taxe sur l'essence pour 2015, principalement en raison de la décroissance constatée au réel 2014 : - 2,0 M$
- Diminution des contributions municipales, en fonction de la diminution des charges relatives aux services de nature métropolitaine pour le réseau de trains de banlieue et les équipements métropolitains : - 5,0 M$

Charges :

- Économies sur la consommation du carburant, principalement en raison d'une réduction du prix du diesel : - 4,1 M$
- Report de coûts non récurrents pour les changements de fournisseurs majeurs : - 4,6 M$
- Diminution du coût des salaires, alloué au Fonds d'exploitation, résultant de l'application de directives gouvernementales : - 1,6 M$

COORDINATION MÉTROPOLITAINE

Tarification

- Indexation des tarifs de 2 % pour refléter l'inflation ;
- Vente de titres métropolitains TRAM et TRAIN respectivement en variation de - 0,7 % et 8,3 % par rapport à la prévision 2015, ce qui devrait générer des recettes de 188,3 M$, dont 119,1 M$ à redistribuer aux organismes de transport ;
- Poursuite du projet pilote de tarification des stationnements incitatifs et indexation des tarifs du stationnement Montmorency arrimée à l'indexation des tarifs TRAM et TRAIN ;
- Appui aux mesures d'atténuation de la congestion routière due aux grands travaux routiers par le déploiement de mesures et promotions tarifaires, dont des forfaits d'abonnement annuel aux transports collectifs ;
- Valorisation et promotion des forfaits d'abonnement annuel aux transports collectifs.

Subventions aux organismes de transport

Distribution par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de 120,5 M$ en soutien direct aux organismes de transport collectif et qui comporte notamment :

- 49,0 M$ d'aide aux organismes de transport ;
- 39,3 M$ d'aide métropolitaine pour le réseau de métro ;
- 10,3 M$ d'aide métropolitaine pour les autobus et le rabattement;
- 11,7 M$ d'aide aux tarifs réduit et étudiant ;
- 8,0 M$ d'aide à l'intégration tarifaire ;
- 2,2 M$ d'aide au transport adapté.

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Achalandage

- Croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport collectif, avec une hausse évaluée à 2,7 % par rapport à la prévision 2015, due majoritairement à la mise en service de la ligne Mascouche.

Trains de banlieue

- Objectif d'achalandage : hausse de 2,8 % par rapport à la prévision 2015, due en partie à la nouvelle ligne Mascouche ;
- Ratio d'autofinancement : 38,6 % ;
- Poursuite des initiatives d'optimisation des coûts, entre autres sur l'entretien du matériel roulant.

Autobus express métropolitains

- Objectif d'achalandage : hausse de 1 % par rapport à la prévision 2015 ;
- Ratio d'autofinancement : 74,5 %.

Équipements métropolitains

- Coûts d'exploitation des équipements estimés à 20,0 M$ en 2016, ceux de 2015 étant de 17,6 M$.

GAM

- Aucun montant inscrit au budget 2016 ;
- Plan d'affaires à long terme en développement.

DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAINS

Mesures d'atténuation à la congestion routière

- Poursuite du mandat confié par le ministre des Transports du Québec de mettre tout en œuvre pour améliorer l'efficacité des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal ;
- Mesures relatives à des services additionnels représentant 7,0 M$ en 2016 et subventionnées à 100 % par le gouvernement du Québec.

Synthèse de la performance

TABLEAU 1 – Indicateurs de la performance

(en milliers $)	BUDGET 2016	PRÉVISION 2015	BUDGET 2015
VARIATION DE L'ACHALANDAGE			
Trains de banlieue	2,8%	7,0%	9,4%
Autobus express métropolitains	1,0%	-0,2%	0,0%
VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS			
TRAM 1	-3,2%	-12,0%	1,0%
TRAM 2	-6,3%	-4,4%	0,7%
TRAM 3	1,3%	-1,0%	0,3%
TRAM 4 à 8	-2,7%	-0,1%	0,8%
TOTAL	**-0,5%**	**-1,4%**	**0,5%**
UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS			
Trains de banlieue	77,0%	77,0%	84,0%
Équipements métropolitains	78,4%	78,4%	83,0%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	38,6%	39,1%	37,0%
Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains	74,5%	71,3%	72,6%
Coût par passager/km trains de banlieue	0,47 $	0,45 $	0,42 $
Coût par passager/km autobus express métropolitains	0,23 $	0,23 $	0,23 $
Obtention de revenus de sources commerciales et autres	10,8 M$	12,9 M$	10,3 M$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	95,0%	96,3%	95,0%

BUDGET D'EXPLOITATION

Le Budget d'exploitation 2016 de l'AMT prévoit des revenus de 285,8 M$ et des charges de 292,9 M$, créant un déficit annuel d'environ 7,1 M$ compensé par les surplus accumulés. Les revenus sont en hausse de 2,1 % par rapport à la prévision 2015 et en légère hausse de 0,1 % par rapport au Budget d'exploitation 2015. Quant aux charges, elles augmentent de 4,0 % par rapport à la prévision 2015, et diminuent de 1,3 % en comparaison à celles budgétées en 2015.

Ce résultat est tributaire de la hausse des coûts qui découle des importantes améliorations de service déployées depuis les dernières années par l'AMT et de sources de financement insuffisantes pour pallier ces améliorations. Néanmoins, les mesures de contrôle des coûts entreprises par l'AMT permettent d'atténuer pour 2016 les conséquences de ce problème structurel de financement. Le déficit est inférieur de 4,3 M$ par rapport au budget 2015, mais supérieur de 5,6 M$ par rapport aux résultats attendus pour terminer l'exercice 2015.

Deux constats importants peuvent être tirés des variations énoncées plus haut.

Tout d'abord, les charges d'exploitation augmentent plus rapidement que les revenus, et ce, depuis 2013. En effet, notre structure de financement fait en sorte que chaque dollar de services supplémentaires grève le résultat du Fonds d'exploitation d'environ 0,21 $. La situation du Fonds d'exploitation a été précarisée encore davantage par la mise en service de la ligne Mascouche le 1er décembre 2014. C'est le paradoxe auquel nous faisons face : chaque ajout de services s'inscrit dans notre mission, mais pèse sur notre équilibre financier.

Cependant, notre rigueur budgétaire nous a permis de dégager des variations favorables pour l'exercice 2015, en comparaison du budget original déposé. Ces variations ont un impact significatif sur le déficit attendu de 2015. Cette même rigueur nous a permis de limiter l'augmentation des charges pour 2016 de 4,0 % par rapport à la prévision 2015, tout en minimisant les impacts sur notre clientèle et sur nos partenaires municipaux. En effet, contrairement à ce qu'elle avait annoncé dans le budget 2015, l'AMT arrive à maintenir, pour l'année 2016, les montants disponibles pour le versement des aides aux AOT.

UN CADRE FINANCIER PRÉCAIRE

Malgré cette bonne nouvelle, la situation financière, connue et anticipée, reste précaire, et requiert une mise à jour de la Politique québécoise du transport collectif. Dans l'attente de cette nécessaire révision, beaucoup de mesures ont dû être prises par l'AMT pour préserver le développement des services de transport collectif, malgré ce cadre financier qui tarde à se renouveler.

À défaut de solutions à la situation financière de l'AMT, une part des subventions aux organismes de transport demeure à risque pour les exercices 2017 et suivants.

TABLEAU 2 – Budget d'exploitation 2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS D'EXPLOITATION								
Sources gouvernementales dédiées								
Droit sur l'immatriculation	59 425	20,8%	58 780	58 776	645	1,1%	649	1,1%
Taxe sur l'essence	98 006	34,3%	98 692	102 606	(686)	-0,7%	(4 600)	-4,5%
Taxe sur l'essence à distribuer	(49 003)	-17,1%	(49 346)	(51 303)	343	-0,7%	2 300	-4,5%
Sous-total	**108 428**	**38,0%**	**108 126**	**110 079**	**302**	**0,3%**	**(1 651)**	**-1,5%**
Revenus des trains de banlieue								
Recettes usagers	67 944	23,8%	65 067	65 942	2 877	4,4%	2 002	3,0%
Contributions municipales nettes	70 422	24,6%	66 650	71 328	3 772	5,7%	(906)	-1,3%
Sous-total	**138 366**	**48,4%**	**131 717**	**137 270**	**6 649**	**5,0%**	**1 096**	**0,8%**
Revenus des autobus express métropolitains								
Recettes usagers	3 733	1,3%	3 672	3 737	61	1,7%	(4)	-0,1%
Contributions municipales nettes	250	0,1%	363	336	(113)	-31,1%	(86)	-25,6%
Sous-total	**3 983**	**1,4%**	**4 035**	**4 073**	**(52)**	**-1,3%**	**(90)**	**-2,2%**
Subvention du gouvernement – PADTC – MTQ	**16 214**	**5,7%**	**16 214**	**16 320**	**-**	**-**	**(106)**	**-0,6%**
Autres								
Facturation équipements métropolitains	7 908	2,8%	6 959	7 241	949	13,6%	667	9,2%
Autres revenus	10 840	3,7%	12 896	10 342	(2 056)	-15,9%	498	4,8%
Sous-total	**18 748**	**6,5%**	**19 855**	**17 583**	**(1 107)**	**-5,6%**	**1 165**	**6,6%**
TOTAL	**285 739**	**100,0%**	**279 947**	**285 324**	**5 792**	**2,1%**	**415**	**0,1%**
CHARGES D'EXPLOITATION								
Coordination métropolitaine								
Subventions	67 799	23,1%	67 830	67 914	(31)	0,0%	(115)	-0,2%
Information et promotion	2 798	1,0%	3 288	3 601	(490)	-14,9%	(803)	-22,3%
Tarification et vente de titres	9 245	3,2%	9 441	10 118	(196)	-2,1%	(873)	-8,6%
Sous-total	**79 842**	**27,3%**	**80 559**	**81 633**	**(717)**	**-0,9%**	**(1 791)**	**-2,2%**
Exploitation des services et équipements métropolitains								
Trains de banlieue	176 056	60,1%	166 624	178 320	9 432	5,7%	(2 264)	-1,3%
Autobus express métropolitains	5 010	1,7%	5 152	5 145	(142)	-2,8%	(135)	-2,6%
Équipements métropolitains	20 015	6,8%	17 629	18 345	2 386	13,5%	1 670	9,1%
Sous-total	**201 081**	**68,6%**	**189 405**	**201 810**	**11 676**	**6,2%**	**(729)**	**-0,4%**
Développement	**7 049**	**2,4%**	**7 049**	**8 878**	**-**	**-**	**(1 829)**	**-20,6%**
Autres								
Réserve pour éventualités	2 000	0,7%	2 000	2 000	-	-	-	-
Frais de gestion SAAQ et autres	2 898	1,0%	2 471	2 452	427	17,3%	446	18,2%
Sous-total	**4 898**	**1,7%**	**4 471**	**4 452**	**427**	**9,6%**	**446**	**10,0%**
TOTAL	**292 870**	**100,0%**	**281 484**	**296 773**	**11 386**	**4,0%**	**(3 903)**	**-1,3%**
Résultat de l'exercice	**(7 131)**	**-**	**(1 537)**	**(11 449)**	**(5 593)**	**363,9%**	**4 318**	**-37,7%**
AUTRES REVENUS								
Surplus affectés aux résultats de l'exercice	7 131	-	1 537	11 449	5 593	363,9%	(4 318)	-37,7%
Résultat net de l'exercice	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Solde du surplus								
Surplus accumulés au début de l'exercice	16 014	-	17 551	14 462	-	-	-	-
Surplus affectés aux résultats de l'exercice	(7 131)	-	(1 537)	(11 448)	-	-	-	-
Surplus accumulé à la fin de l'exercice	**8 883**		**16 014**	**3 013**	**-**	**-**	**-**	**-**

Sources gouvernementales en provenance des automobilistes

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'AMT reçoit une part de la contribution des automobilistes aux transports collectifs par le biais des droits sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence.

Revenus perçus

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec des droits sur l'immatriculation de 30 $. Ces revenus, qui sont estimés à 58,8 M$ en 2015, passent à 59,4 M$ en 2016, soit une augmentation de 1,1 % par rapport à la prévision 2015.

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec une taxe de 0,030 $. La première moitié de cette taxe est redistribuée directement aux AOT en vertu d'un décret gouvernemental. La seconde moitié est incluse aux revenus d'exploitation du budget de l'AMT. En 2016, l'AMT prévoit pour chacune un montant de 49,0 M$, soit une diminution de 0,7 % par rapport à la prévision 2015. Cette diminution reflète la décroissance de la consommation d'essence par véhicule observée, et ce, malgré la croissance de la population ainsi que du nombre de véhicules immatriculés dans la région métropolitaine. Cette prévision prend aussi en compte la décroissance observée au réel 2014.

TABLEAU 3 – Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
Droit sur l'immatriculation	59 425	54,8%	58 780	58 776	645	1,1%	649	1,1%
Taxe sur l'essence	98 006	90,4%	98 692	102 606	(686)	-0,7%	(4 600)	-4,5%
Taxe sur l'essence à distribuer	(49 003)	-45,2%	(49 346)	(51 303)	343	-0,7%	2 300	-4,5%
Sous-total	**108 428**	**100,0%**	**108 126**	**110 079**	**302**	**0,3%**	**(1 651)**	**-1,5%**
Frais de gestion SAAQ	(1 189)	-	(1 176)	(1 176)	(13)	1,1%	(13)	1,1%
TOTAL	**107 239**	**100,0%**	**106 950**	**108 903**	**289**	**0,3%**	**(1 664)**	**-1,5%**

Utilisation prévue

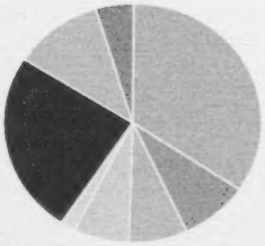
Pour le financement direct de ses activités d'exploitation, l'AMT utilise environ 40,7 % des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes, soit :

- 24,7 % pour combler le déficit d'exploitation des six lignes du réseau de trains de banlieue ;
- 11,2 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des équipements et des express métropolitains ;
- 4,8 % pour la coordination métropolitaine et autres.

Le solde des sources dédiées en provenance des automobilistes, soit 59,3 % de celles-ci, est utilisé pour la coordination et le financement métropolitain :

- 34,4 % pour le réseau de métro ;
- 24,9 % pour les services d'autobus à vocation métropolitaine.

FIGURE 2 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2016



Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM	39 352	34,41%
Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus		
Aide métropolitaine réseaux d'autobus et dépenses afférentes	9 909	8,66%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	8 400	7,34%
Aide à l'intégration tarifaire	7 962	6,96%
Aide au transport adapté	2 176	1,90%
Réseau de trains de banlieue	28 233	24,69%
Équipements métropolitains et express métropolitains	12 891	11,27%
Coordination métropolitaine et autres	5 447	4,76%
Total	**114 370**	**100,00%**

TABLEAU 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES								
Droit sur l'immatriculation	59 425	55,4%	58 780	58 776	645	1,1%	649	1,1%
Taxe sur l'essence	98 006	91,4%	98 692	102 606	(686)	-0,7%	(4 600)	-4,5%
Taxe sur l'essence à distribuer	(49 003)	-45,7%	(49 346)	(51 303)	343	-0,7%	2 300	-4,5%
Frais de gestion SAAQ	(1 189)	-1,1%	(1 176)	(1 176)	(13)	1,1%	(13)	1,1%
Sous-total	**107 239**	**100,0%**	**106 950**	**108 903**	**289**	**0,3%**	**(1 664)**	**-1,5%**
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT								
Aide métropolitaine au réseau de métro STM	39 352	34,4%	39 339	38 795	13	0,0%	557	1,4%
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	9 909	8,7%	9 922	10 310	(13)	-0,1%	(401)	-3,9%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	8 400	7,3%	8 232	8 123	168	2,0%	277	3,4%
Aide à l'intégration tarifaire	7 962	7,0%	8 247	8 750	(285)	-3,5%	(788)	-9,0%
Aide au transport adapté	2 176	1,9%	2 090	1 936	86	4,1%	240	12,4%
Sous-total	**67 799**	**59,3%**	**67 830**	**67 914**	**(31)**	**0,0%**	**(115)**	**-0,2%**
AUTRES								
Déficit trains de banlieue	28 233	24,7%	25 450	33 250	2 783	10,9%	(5 017)	-15,1%
Déficit équipements métropolitains	12 107	10,6%	10 670	11 104	1 437	13,5%	1 003	9,0%
Déficit autobus express métropolitains	784	0,7%	874	872	(90)	-10,3%	(88)	-10,1%
Coordination métropolitaine et autres	3 447	3,0%	1 663	5 211	1 784	107,3%	(1 764)	-33,9%
Réserve pour éventualités	2 000	1,7%	2 000	2 000	-	-	-	-
Sous-total	**46 571**	**40,7%**	**40 657**	**52 437**	**5 914**	**14,5%**	**(5 866)**	**-11,2%**
TOTAL	**114 370**	**100,0%**	**108 487**	**120 351**	**5 883**	**5,4%**	**(5 981)**	**-5,0%**

Autres postes budgétaires

Les revenus autres sont constitués principalement des revenus commerciaux, des revenus de commissions reliés à la vente de titres de transport et des revenus d'intérêts.

La prévision 2015 inclut une compensation financière de 2,7 M$ provenant du MFQ, liée à un ajustement de la valeur comptable de la GAM.

Les autres charges sont pour leur part principalement constituées des frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), des intérêts et des frais bancaires ainsi que des dépenses liées aux activités commerciales. Elles incluent aussi une réserve pour éventualité de 2 M$.

TABLEAU 5 – Autres postes budgétaires – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS								
Revenus	10 840	100,0%	12 896	10 342	(2 056)	-15,9%	498	4,8%
TOTAL	**10 840**	**100,0%**	**12 896**	**10 342**	**(2 056)**	**-15,9%**	**498**	**4,8%**
DÉPENSES								
Réserve pour éventualités	2 000	40,8%	2 000	2 000	-	-	-	-
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	2 898	59,2%	2 471	2 452	427	17,3%	446	18,2%
TOTAL	**4 898**	**100,0%**	**4 471**	**4 452**	**427**	**9,6%**	**446**	**10,0%**
ÉCART	**5 942**	-	**8 425**	**5 890**	**(2 483)**	**-29,5%**	**52**	**0,9%**

COORDINATION MÉTROPOLITAINE

- Système tarifaire métropolitain
- Subventions aux organismes de transport
- Information, promotion et vente de titres

Système tarifaire métropolitain

L'année 2016 s'inscrit en continuité des années antérieures en matière de tarification des services de transport collectif dans la région métropolitaine :

- **Indexation des tarifs TRAM et TRAIN maintenue au niveau de l'inflation**
- **Poursuite du projet pilote de tarification des stationnements incitatifs afin d'approfondir certaines aspects de l'évaluation de ce projet**
- **Maintien du cadre d'intégration tarifaire et des conditions d'admissibilité aux rabais consentis aux enfants, étudiants et aînés.**

Tarification métropolitaine (TRAM)

La tarification métropolitaine, qui se reflète dans les titres TRAM, donne accès à l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine. Ces services de trains, autobus et métro sont offerts par 15 organismes de transport et desservent 99 municipalités.

Indexation des tarifs TRAM

En 2016, les tarifs des titres de transport mensuels TRAM font l'objet d'une indexation moyenne de 2,0 %. Arrimée à l'inflation, cette hausse a pour objectif de maintenir le niveau de contribution relative des clients au financement des transports collectifs.

TABLEAU 6 – Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2016 et comparaison avec les tarifs 2015

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2016	ORD. 2015	ÉTUD. 2016	ÉTUD. 2015	RÉD. 2016	RÉD. 2015
TITRES MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)								
1	TRAM 1	2,0%	94,00 $	92,00 $	75,00 $	73,50 $	56,50 $	55,00 $
2	TRAM 2	2,0%	110,00 $	108,00 $	88,00 $	86,50 $	66,00 $	65,00 $
3	TRAM 3	2,0%	132,00 $	129,00 $	106,00 $	103,00 $	79,00 $	77,50 $
4	TRAM 4	2,0%	142,00 $	139,00 $	114,00 $	111,00 $	85,00 $	83,50 $
5	TRAM 5	2,0%	164,00 $	161,00 $	131,00 $	129,00 $	98,50 $	96,50 $
6	TRAM 6	2,0%	197,00 $	193,00 $	158,00 $	154,00 $	118,00 $	116,00 $
7	TRAM 7	2,0%	225,00 $	221,00 $	180,00 $	177,00 $	135,00 $	133,00 $
8	TRAM 8	2,0%	258,00 $	253,00 $	206,00 $	202,00 $	155,00 $	152,00 $

Zones tarifaires métropolitaines

Aucun changement aux zones tarifaires n'est proposé pour 2016. Implantées depuis 1998, les huit zones tarifaires de la région métropolitaine sont concentriques autour du centre-ville de Montréal. La configuration de celles-ci régit les conditions d'équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu (distance parcourue) et de la performance financière du système tarifaire (recettes perçues).

Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM

Les conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant sont maintenues en 2016. Ces conditions prévoient un rabais tarifaire de 40,0 % pour les enfants de 6 à 11 ans, pour les étudiants de 12 à 17 ans ainsi que pour les personnes de 65 ans ou plus. Un rabais tarifaire de 20,0 % est aussi offert aux étudiants de 18 à 25 ans.

TABLEAU 7 – Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant

	ÉTUDIANT	RÉDUIT
Admissibilité	18 à 25 ans	6 à 17 ans, 65 ans et plus
Rabais sur le tarif ordinaire	20%	40%

Tarification du réseau de trains de banlieue

Outre les titres métropolitains TRAM, la grille tarifaire du réseau de trains de banlieue comprend les titres TRAIN, exclusifs à ce réseau.

Indexation des tarifs TRAIN

L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime à celle des tarifs des titres TRAM, soit une hausse moyenne de 2,0 %.

TABLEAU 8 – Tarifs des titres TRAIN pour 2016 et comparaison avec les tarifs 2015

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2016	ORD. 2015	ÉTUD. 2016	ÉTUD. 2015	RÉD. 2016	RÉD. 2015
TITRES MENSUELS TRAIN								
1	TRAIN 1	2,0%	80,00 $	78,00 $	64,00 $	62,50 $	48,00 $	46,75 $
2	TRAIN 2	2,0%	93,50 $	92,00 $	75,00 $	73,50 $	56,00 $	55,00 $
3	TRAIN 3	2,0%	112,00 $	110,00 $	89,50 $	88,00 $	67,00 $	66,00 $
4	TRAIN 4	2,0%	121,00 $	118,00 $	97,00 $	94,50 $	72,50 $	71,00 $
5	TRAIN 5	2,0%	139,00 $	137,00 $	111,00 $	110,00 $	83,50 $	82,00 $
6	TRAIN 6	2,0%	167,00 $	164,00 $	134,00 $	131,00 $	100,00 $	98,50 $
7	TRAIN 7	2,0%	191,00 $	188,00 $	153,00 $	150,00 $	115,00 $	113,00 $

Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN

Les zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant applicables aux titres TRAIN s'arriment à celles des titres intégrés TRAM.

Accès gratuit au réseau de trains de banlieue

La gratuité d'accès au réseau de trains de banlieue pour les enfants de 6 à 11 ans accompagnés d'un adulte muni d'un titre de transport valide est maintenue en 2016. Cette mesure vise à favoriser l'adoption par les familles de modes de transport durable.

Tarification du réseau express métropolitain

La grille tarifaire des autobus express métropolitains comprend les titres métropolitains TRAM et, pour l'Express Chevrier, intègre aussi les titres unitaires et mensuels du Réseau de transport de Longueuil (RTL).

Tarification des stationnements incitatifs

Tarification du stationnement Montmorency

L'AMT propose plus de 35 816 places de stationnement incitatif, dont 719 sont tarifiées, soit la portion étagée du stationnement Montmorency.

L'indexation des tarifs de ce stationnement s'arrime à celle des tarifs des titres TRAM et TRAIN, soit une hausse de 2,0 %.

TABLEAU 9 – Tarifs des titres du stationnement Montmorency pour 2016 et comparaison avec les titres 2015

TITRE	HAUSSE	2016	2015
Forfait mensuel	2,0%	125,00 $	123,00 $
Billet à l'unité	2,0%	8,00 $	7,75 $

Projet pilote de tarification des stationnements incitatifs

Un projet pilote de tarification des stationnements incitatifs a été amorcé en juillet 2014 afin d'évaluer la capacité d'une telle mesure à répondre aux demandes de la clientèle d'avoir accès à des places de stationnements garanties, à favoriser l'utilisation des modes actifs et collectifs ainsi qu'à contribuer au financement des transports collectifs tout en préservant l'attractivité et l'accessibilité de ceux-ci.

Au terme de la première année d'évaluation, des ajustements ont été apportés au projet et une phase II a été lancée afin d'approfondir certains aspects de l'évaluation des résultats de ce projet.

Tarification locale de référence

Les tarifs locaux de référence sont proposés par l'AMT aux organismes de transport de la région métropolitaine comme balises pour la détermination de leurs tarifs locaux. Ils sont déterminés par indexation des tarifs locaux de référence de l'année précédente, selon le taux de base appliqué pour les tarifs TRAM.

Les rabais consentis aux tarifs réduit et étudiant de référence correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20,0 % pour le tarif étudiant, 40,0 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondissement des tarifs (0,50 $ pour les tarifs inférieurs à 100 $ et 1 $ pour les tarifs supérieurs à 100 $). Les tarifs locaux de référence sont aussi utilisés pour l'évaluation de l'aide à l'intégration tarifaire.

TABLEAU 10 – Tarifs locaux de référence pour 2016 et comparaison avec les tarifs 2015

ZONE	ORD. 2016	ORD. 2015	ÉTUD. 2016	ÉTUD. 2015	RÉD. 2016	RÉD. 2015
1	81,50 $	80,00 $	65,00 $	64,00 $	49,00 $	48,00 $
2	87,00 $	85,50 $	69,50 $	68,50 $	52,00 $	51,50 $
3	91,00 $	89,00 $	73,00 $	71,00 $	54,50 $	53,50 $
4	104,00 $	102,00 $	83,00 $	81,50 $	62,50 $	61,00 $
5	117,00 $	115,00 $	93,50 $	92,00 $	70,00 $	69,00 $
6	148,00 $	145,00 $	118,00 $	116,00 $	89,00 $	87,00 $
7	186,00 $	182,00 $	149,00 $	146,00 $	112,00 $	109,00 $
8	222,00 $	218,00 $	178,00 $	174,00 $	133,00 $	131,00 $

Recettes métropolitaines des titres TRAM

Prévisions 2015-2016

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels TRAM de l'AMT, des titres qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif de la région.

Pour les huit premiers mois de 2015, les ventes de titres TRAM ont diminué de 1,4 % par rapport à la même période en 2014. Cette variation s'explique par un glissement continu des titres TRAM vers les titres TRAIN introduits dans les zones 1 à 3 depuis 2012 (impact d'environ - 0,2 %), par une amélioration insuffisante de l'économie et de l'emploi (impact d'environ - 2,3 %) ainsi que par la mise en service récente de la ligne de train Mascouche (impact d'environ + 1 %).

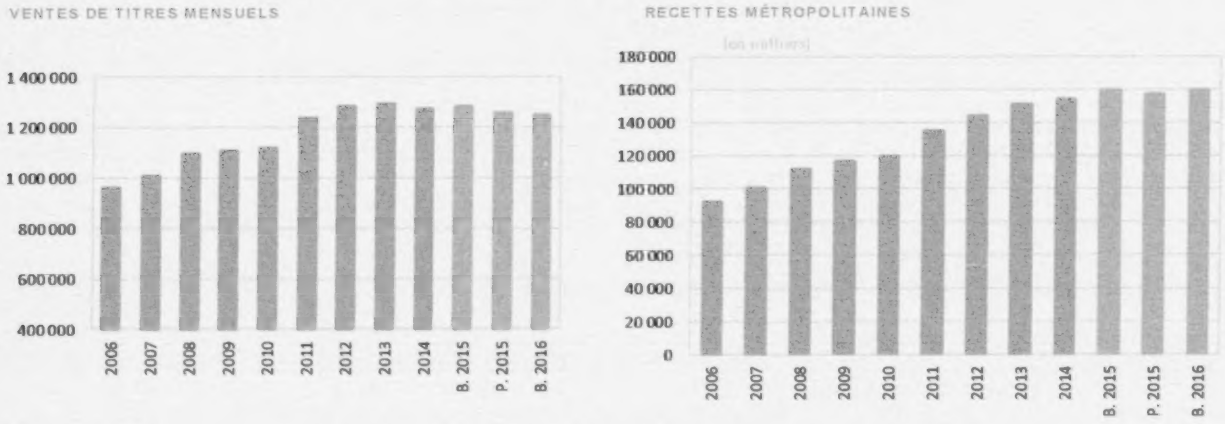
La prévision 2015 est ajustée à 156,8 M$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2015 et un léger redressement observé depuis mai 2015. De ce montant, 117,6 M$ sont redistribués aux AOT de la région, 37,6 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,6 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

Pour 2016, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 158,9 M$. De ce montant, 118,7 M$ sont redistribués aux AOT de la région, 38,5 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,6 M$ aux recettes des autobus express métropolitains

TABLEAU 11 – Évolution des recettes métropolitaines – 2006-2016

TITRES MENSUELS TRAM	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
Ventes	959 480	1 005 561	1 097 553	1 105 058	1 116 429	1 234 969	1 280 139	1 292 508	1 273 585	1 280 850	1 255 572	1 248 110
Recettes (en milliers $)	91 372	99 846	112 001	116 284	119 301	134 511	143 486	150 951	154 171	159 405	156 818	158 853

FIGURE 3 – Évolution des recettes métropolitaines – 2006-2016



Coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire

Les coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire métropolitain correspondent aux frais de commission accordés aux agences, aux billetteries métropolitaines et aux abonnements pour la vente de titres ainsi qu'aux frais du système OPUS. Ces coûts regroupent aussi les coûts encourus pour la gestion des ventes de titres et le partage des recettes, notamment les frais de personnel et de sondage.

Partage des recettes métropolitaines

Les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'utilisation des réseaux. Les notions de déplacements et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sont utilisées comme mesures d'utilisation des réseaux :

- Un premier montant, indexé en 2016 à 24,25 $ par titre vendu, est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire ;
- Le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-km).

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains (enquête TRAM) et sur la mise en place d'un système d'information détaillée de suivi des ventes mensuelles de ces titres. En 2016, les données de l'enquête sur l'usage des titres de transport métropolitain réalisée au cours de l'automne 2014 seront utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

TABLEAU 12 – Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT								
STM	62 727	39,5%	62 244	62 654	483	0,8%	73	0,1%
RTL	22 676	14,3%	22 600	22 965	76	0,3%	(289)	-1,3%
STL	13 376	8,4%	12 020	12 145	1 356	11,3%	1 231	10,1%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	1 378	0,9%	1 398	1 419	(19)	-1,4%	(41)	-2,9%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	2 242	1,4%	2 385	2 416	(143)	-6,0%	(174)	-7,2%
CIT du Sud-Ouest	1 967	1,2%	1 900	1 961	67	3,5%	6	0,3%
CIT Haut-Saint-Laurent	321	0,2%	337	360	(16)	-4,8%	(39)	-10,9%
CIT La Presqu'île	665	0,4%	818	769	(153)	-18,7%	(104)	-13,5%
CIT Laurentides	2 439	1,5%	2 768	2 635	(329)	-11,9%	(196)	-7,4%
CIT Le Richelain	1 511	1,0%	1 470	1 386	40	2,7%	125	9,0%
CIT Roussillon	1 109	0,7%	1 144	1 107	(35)	-3,0%	2	0,2%
CIT Sorel-Varennes	2 483	1,6%	2 529	2 662	(45)	-1,8%	(179)	-6,7%
CRT de Lanaudière	4 678	2,9%	4 925	4 213	(247)	-5,0%	465	11,0%
Ville de Sainte-Julie	1 039	0,7%	990	1 061	49	5,0%	(22)	-2,1%
Autres	97	0,1%	95	93	2	2,6%	4	4,3%
Sous-total	**118 708**	**74,8%**	**117 623**	**117 846**	**1 087**	**0,9%**	**863**	**0,7%**
RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT								
Trains de banlieue	38 509	24,2%	37 592	39 922	917	2,4%	(1 413)	-3,5%
Autobus express métropolitains	1 636	1,0%	1 603	1 637	33	2,0%	(1)	-0,1%
Sous-total	**40 145**	**25,2%**	**39 195**	**41 559**	**950**	**2,4%**	**(1 414)**	**-3,4%**
TOTAL	**158 853**	**100,0%**	**156 818**	**159 405**	**2 037**	**1,3%**	**(551)**	**-0,3%**

TABLEAU 13 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2006-2016

(en milliers $)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT												
STM	27 854	33 530	39 982	42 502	43 964	49 587	57 253	60 549	61 838	62 654	62 244	62 727
RTL	15 151	15 844	16 987	17 556	17 801	20 074	20 959	21 816	22 184	22 965	22 600	22 676
STL	9 222	9 339	9 999	9 919	10 516	10 840	10 602	11 382	11 712	12 145	12 020	13 376
CIT/CRT/STA/Municipalité	11 510	12 982	14 998	15 476	15 323	17 398	18 336	20 224	20 842	20 082	20 758	19 929
AMT	27 635	28 151	30 035	30 831	31 697	36 612	36 336	36 979	37 594	41 559	39 195	40 145
TOTAL	**91 372**	**99 846**	**112 001**	**116 284**	**119 301**	**134 511**	**143 486**	**150 950**	**154 171**	**159 405**	**156 817**	**158 853**

Recettes des titres TRAIN

Prévisions 2015-2016

Les recettes des titres TRAIN correspondent aux revenus des ventes de titres à l'unité, en carnet, mensuels et annuels TRAIN.

Pour les huit premiers mois de 2015, les ventes de titres mensuels TRAIN se sont accrues de 15,5 % par rapport à la même période en 2014 ; hausse qui s'explique par la mise en place récente (2012) des titres TRAIN en zones 1-2-3 ainsi que par la mise en service de la ligne Mascouche en décembre 2014. La prévision 2015 pour l'ensemble des titres TRAIN atteint 27,5 M$.

Pour 2016, les recettes TRAIN sont évaluées à 29,4 M$, soit une hausse de 7,1 % par rapport à la prévision 2015, hausse tenant compte de la mise en service de la ligne Mascouche.

Recettes des titres STATIONNEMENT

Prévisions 2015-2016

Les recettes des titres STATIONNEMENT correspondent aux revenus des ventes de billets quotidiens et d'abonnements mensuels au stationnement Montmorency. Pour 2016, les revenus STATIONNEMENT sont évalués à 1,4 M$.

À ces revenus, s'ajoutent ceux générés par le projet pilote de tarification de certains stationnements incitatifs, estimés à 0,4 M$.

Grille tarifaire 2016 des titres de transport TRAM et TRAIN

	TITRES TRAM			TITRES TRAIN		
TITRES ET TARIFS ($)	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT
Zone 1						
Forfait annuel	1 034,00	825,00	621,50	880,00	704,00	528,00
Forfait mensuel	94,00	75,00	56,50	80,00	64,00	48,00
Carnet de 6 billets	18,75	-	11,25	16,00	-	9,50
Billet à l'unité	4,75	-	2,75	4,00	-	2,50
Zone 2						
Forfait annuel	1 210,00	968,00	726,00	1 028,50	825,00	616,00
Forfait mensuel	110,00	88,00	66,00	93,50	75,00	56,00
Carnet de 6 billets	22,00	-	13,25	18,75	-	11,25
Billet à l'unité	5,50	-	3,25	4,75	-	2,75
Zone 3						
Forfait annuel	1 452,00	1 166,00	869,00	1 232,00	984,50	737,00
Forfait mensuel	132,00	106,00	79,00	112,00	89,50	67,00
Carnet de 6 billets	26,50	-	16,00	22,50	-	13,50
Billet à l'unité	6,50	-	4,00	5,50	-	3,25
Zone 4						
Forfait annuel	1 562,00	1 254,00	935,00	1 331,00	1 067,00	797,50
Forfait mensuel	142,00	114,00	85,00	121,00	97,00	72,50
Carnet de 6 billets	-	-	-	24,25	-	14,50
Billet à l'unité	-	-	-	6,00	-	3,50
Zone 5						
Forfait annuel	1 804,00	1 441,00	1 083,50	1 529,00	1 221,00	918,50
Forfait mensuel	164,00	131,00	98,50	139,00	111,00	83,50
Carnet de 6 billets	-	-	-	28,00	-	17,00
Billet à l'unité	-	-	-	7,00	-	4,25
Zone 6						
Forfait annuel	2 167,00	1 738,00	1 298,00	1 837,00	1 474,00	1 100,00
Forfait mensuel	197,00	158,00	118,00	167,00	134,00	100,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	33,50	-	20,00
Billet à l'unité	-	-	-	8,50	-	5,00
Zone 7						
Forfait annuel	2 475,00	1 980,00	1 485,00	2 101,00	1 683,00	1 265,00
Forfait mensuel	225,00	180,00	135,00	191,00	153,00	115,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	39,00	-	23,50
Billet à l'unité	-	-	-	9,75	-	5,75
Zone 8						
Forfait annuel	2 838,00	2 266,00	1 705,00	-	-	-
Forfait mensuel	258,00	206,00	155,00	-	-	-
Carnet de 6 billets	-	-	-	-	-	-
Billet à l'unité	-	-	-	-	-	-

CLASSIFICATION	
0 à 5 ans	Gratuit
6 à 11 ans	Gratuit sur le réseau de trains de banlieue si accompagné d'un adulte muni d'un titre de transport valide.
Avec carte OPUS avec photo :	
6 à 17 ans	Tarif réduit
18 à 25 ans	Tarif étudiant
65 ans et +	Tarif réduit

CARTE – INTÉGRATION TARIFAIRE

Subventions aux organismes de transport

L'AMT attribue 120,5 M$ en aide financière aux organismes de transport de la région métropolitaine.

Le premier montant versé représente l'entièreté du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'AMT, soit environ 49,0 M$ en 2016.

Le second montant, de 71,5 M$, est aussi versé afin de compenser l'apport des organismes de transport au réseau de transport métropolitain. Ce montant représente près de 65,9 % de la contribution reçue des automobilistes pour le financement des activités de l'AMT.

L'incapacité des sources de financement à faire face à la croissance des services a forcé l'AMT à plafonner ce montant depuis 2010.

Les aides financières métropolitaines sont versées aux organismes de transport pour compenser leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) et au réseau de métro. Ces aides sont reliées à l'achalandage du réseau de transport métropolitain et à la vente des titres de transport métropolitains. La forte croissance de l'achalandage et des ventes de titres, notamment liée aux effets du développement du train de banlieue et du métro, ainsi que de la Politique québécoise du transport collectif, a provoqué une croissance importante de la charge financière attribuable à ces aides depuis 2007. Elle atteint 91,0 M$ pour 2016.

En raison de la non-indexation de ses sources de financement, l'AMT est contrainte de plafonner à 71,5 M$ les montants consentis pour ces aides depuis 2010 (incluant l'aide au transport adapté).

Une aide financière additionnelle aux organismes de transport est cependant attribuée par l'AMT depuis mai 2010, à la suite de la majoration de 1,5 ¢ de la taxe sur l'essence. Elle représente 49,0 M$ en 2016.

Afin de respecter la conformité de présentation des états financiers de l'AMT, les aides attribuées à l'AMT en tant qu'exploitant du réseau de trains de banlieue et des services d'autobus express métropolitain ne sont pas incluses dans le Tableau 2 de la page 12 présentant le sommaire du budget.

Les dépenses afférentes proviennent de ressources déployées pour l'évaluation des aides.

TABLEAU 14 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant)

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
AIDE MÉTRO								
STM	39 352	-	39 339	38 795	12	0,0%	557	1,4%
Sous-total	**39 352**	**100%**	**39 339**	**38 795**	**12**	**0,0%**	**557**	**1,4%**
AUTRES AIDES AUX AOT								
STM	11 478	38,3%	11 543	11 751	(65)	-0,6%	(273)	-2,3%
RTL	4 790	16,0%	4 846	4 962	(56)	-1,1%	(172)	-3,5%
STL	5 062	16,9%	5 004	5 067	58	1,2%	(5)	-0,1%
AMT – Autobus express métropolitains	565	1,9%	555	577	11	1,9%	(12)	-2,1%
AMT – Trains de banlieue	3 160	10,5%	3 139	3 231	21	0,7%	(71)	-2,2%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	396	1,3%	426	402	(30)	-7,0%	(6)	-1,5%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	427	1,4%	469	590	(42)	-9,0%	(163)	-27,6%
CIT du Sud-Ouest	519	1,7%	512	509	7	1,3%	10	1,9%
CIT Haut-Saint-Laurent	80	0,3%	79	79	1	0,9%	1	1,0%
CIT La Presqu'île	336	1,1%	317	295	19	6,0%	41	13,8%
CIT Laurentides	1 103	3,7%	1 091	1 154	11	1,0%	(51)	-4,4%
CIT Le Richelain	418	1,4%	459	405	(41)	-8,9%	13	3,1%
CIT Roussillon	280	0,9%	286	249	(6)	-2,0%	31	12,6%
CIT Sorel-Varennes	264	0,9%	290	260	(26)	-9,1%	4	1,5%
CRT de Lanaudière	899	3,0%	874	1 046	25	2,9%	(147)	-14,1%
Ville de Sainte-Julie	219	0,7%	205	213	14	6,8%	6	2,7%
Sous-total	**29 997**	**100,0%**	**30 095**	**30 791**	**(97)**	**-0,3%**	**(795)**	**-2,6%**
Aide aux organismes de transport	49 003	95,7%	49 346	51 303	(343)	-0,7%	(2 300)	-4,5%
Services de transport adapté	2 176	4,3%	2 090	1 936	86	4,1%	240	12,4%
Sous-total	**51 178**	**100,0%**	**51 436**	**53 239**	**(257)**	**-0,5%**	**(2 061)**	**-3,9%**
TOTAL	**120 527**	**-**	**120 870**	**122 825**	**(343)**	**-0,3%**	**(2 300)**	**-1,9%**
Dépenses afférentes	-	-	-	200	-	-	(200)	-100,0%
TOTAL SUBVENTIONS	**120 527**	**-**	**120 870**	**123 025**	**(343)**	**-0,3%**	**(2 500)**	**-2,0%**

Aide au réseau de transport métropolitain

L'aide au réseau de transport métropolitain comporte trois volets :

- **l'aide au métro, qui représente 0,20 $ par passager ;**
- **l'aide aux services d'autobus à caractère métropolitain, qui représente 0,50 $ par passager en période de pointe ;**
- **l'aide aux services d'autobus en rabattement au train, qui représente 0,50 $ par passager en correspondance entre l'autobus et le train.**

TABLEAU 15 – Répartition de l'aide au métro – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016	PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
STM	39 352	39 339	38 795	12	0,0%	557	1,4%
TOTAL	**39 352**	**39 339**	**38 795**	**12**	**0,0%**	**557**	**1,4%**

TABLEAU 16 – Répartition de l'aide aux autobus – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016	PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
STM	4 235	4 193	4 361	42	1,0%	(126)	-2,9%
RTL	2 414	2 475	2 534	(61)	-2,5%	(120)	-4,7%
STL	577	572	568	5	0,8%	9	1,6%
AMT – Autobus express métropolitains	420	402	421	19	4,6%	(1)	-0,2%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	251	274	248	(23)	-8,4%	3	1,1%
CIT de la Vallée du Richelieu	139	133	196	6	4,5%	(57)	-29,0%
CIT du Sud-Ouest	367	363	357	4	1,0%	10	2,7%
CIT Haut-Saint-Laurent	56	56	50	-	-	6	12,8%
CIT Laurentides	11	12	9	(1)	-8,4%	2	22,7%
CIT Le Richelain	292	323	278	(31)	-9,6%	14	5,1%
CIT Roussillon	162	162	141	-	0,0%	21	14,5%
CIT Sorel-Varennes	93	104	81	(11)	-10,9%	12	14,7%
CRT de Lanaudière	479	444	513	35	7,8%	(34)	-6,7%
Ville de Sainte-Julie	113	112	115	2	1,5%	(2)	-1,3%
TOTAL	**9 609**	**9 625**	**9 872**	**(16)**	**-0,2%**	**(263)**	**-2,7%**

TABLEAU 17 – Répartition de l'aide au rabattement – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016	PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
STM	258	251	245	7	3,0%	13	5,4%
RTL	30	29	28	-	-	2	6,2%
STL	69	67	77	2	2,8%	(8)	-10,3%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	80	79	74	1	1,3%	6	8,1%
CIT La Presqu'Île	74	73	63	1	1,3%	11	16,9%
CIT Laurentides	151	146	153	4	2,9%	(2)	-1,5%
CRT Lanaudière (CIT des Moulins)	9	7	-	2	24,8%	9	100%
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)	18	14	-	3	24,8%	18	100%
CIT Le Richelain	2	2	3	-	-	(1)	-46,5%
CIT Roussillon	29	29	16	-	-	13	81,3%
TOTAL	**720**	**698**	**659**	**21**	**3,0%**	**60**	**9,1%**

Aide au système tarifaire métropolitain intégré

L'aide au système tarifaire métropolitain comporte deux volets :

- l'aide aux tarifs réduit et étudiant pour compenser le rabais des tarifs réduit (40,0 %) et étudiant (20,0 %) offert aux acheteurs de titres métropolitains ;
- l'aide à l'intégration tarifaire pour permettre que, dans chaque zone tarifaire, aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

TABLEAU 18 – Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
STM	4 056	34,7%	3 811	3 777	245	6,4%	279	7,4%
RTL	1 791	15,3%	1 829	1 848	(38)	-2,1%	(57)	-3,1%
STL	996	8,5%	903	908	93	10,3%	88	9,7%
AMT – Autobus express métropolitains	140	1,2%	140	142	-	-	(2)	-1,4%
AMT – Trains de banlieue	3 160	27,0%	3 139	3 231	21	0,7%	(71)	-2,2%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	145	1,2%	153	154	(8)	-5,2%	(9)	-5,8%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	157	1,3%	181	180	(24)	-13,3%	(23)	-12,8%
CIT du Sud-Ouest	152	1,3%	149	152	3	2,0%	-	-
CIT Haut-Saint-Laurent	23	0,2%	23	24	-	-	(1)	-4,2%
CIT La Presqu'Île	50	0,4%	65	60	(15)	-23%	(10)	-16,7%
CIT Laurentides	174	1,5%	207	197	(33)	-15,9%	(23)	-11,7%
CIT Le Richelain	124	1,1%	134	124	(10)	-7,5%	-	-
CIT Roussillon	90	0,8%	95	92	(5)	-5,3%	(2)	-2,2%
CIT Sorel-Varennes	171	1,5%	185	179	(14)	-7,6%	(8)	-4,5%
CRT de Lanaudière	367	3,1%	404	330	(37)	-9,2%	37	11,2%
Ville de Sainte-Julie	105	0,9%	94	98	11	12%	7	7,1%
TOTAL	**11 701**	**100,0%**	**11 511**	**11 496**	**190**	**1,7%**	**205**	**1,8%**

TABLEAU 19 – Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
STM	2 928	36,8%	3 289	3 368	(361)	-11,0%	(440)	-13,1%
RTL	555	7,0%	512	552	43	8,4%	3	0,5%
STL	3 420	42,9%	3 461	3 514	(41)	-1,2%	(94)	-2,7%
AMT – Autobus express métropolitains	5	0,1%	14	14	(9)	-64,3%	(9)	-64,3%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	51	0,6%	75	140	(24)	-32,0%	(89)	-63,6%
CIT La Presqu'Île	212	2,7%	179	172	33	18,4%	40	23,3%
CIT Laurentides	768	9,6%	726	795	42	5,8%	(27)	-3,4%
CIT Haut-Saint-Laurent	1	0,0%	-	5	1	-	(4)	-80,0%
CIT Le Roussillon	-	-	-	-	-	-	-	-
CRT de Lanaudière	27	0,3%	4	203	23	575,0%	(176)	-86,7%
TOTAL	**7 987**	**100,0%**	**8 260**	**8 763**	**(293)**	**-3,5%**	**(796)**	**-9,1%**

Aide métropolitaine au transport adapté

L'AMT attribue une aide financière aux Services de transport adapté (STA) afin de soutenir et de favoriser l'intégration des services qu'ils offrent via le Programme d'aide métropolitaine. Cette aide est de 10 $ par déplacement métropolitain éligible.

TABLEAU 20 – Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
STM	439	20,2%	416	358	23	5,5%	81	22,6%
RTL	613	28,2%	605	579	8	1,3%	34	5,9%
STL	625	28,7%	592	530	33	5,6%	95	17,9%
CIT Laurentides	23	1,1%	23	31	-	-	(8)	-25,8%
MRC de L'Assomption	126	5,8%	118	108	8	6,8%	18	16,7%
MRC de Marguerite-D'Youville	98	4,5%	93	84	5	5,4%	14	16,7%
MRC Les Moulins	34	1,6%	32	37	2	6,3%	(3)	-8,1%
RITA de la Vallée-du-Richelieu	20	0,9%	22	25	(2)	-9,1%	(5)	-20,0%
Ville de Candiac	140	6,4%	132	116	8	6,1%	24	20,7%
Ville de Chambly	29	1,3%	28	35	1	3,6%	(6)	-17,1%
Ville de Châteauguay	12	0,6%	12	20	-	-	(8)	-40,0%
Ville de Vaudreuil-Dorion	17	0,8%	17	13	-	-	4	30,8%
TOTAL	**2 176**	**100,0%**	**2 090**	**1 936**	**86**	**4,1%**	**240**	**12,4%**

Aide aux organismes de transport

Le gouvernement du Québec a adopté les décrets n^{os} 1183-2010, 23-2013 et 602-2015 concernant les modalités et conditions des versements de la partie du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'AMT.

Pour l'application de ces décrets, l'AMT a mis sur pied un comité spécial pour l'accompagner dans l'interprétation et l'évaluation des modalités prévues.

L'évaluation puis l'octroi de cette aide financière, menés par l'AMT en étroite collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et les organismes de transport, représentent une étape importante en vue de la mise en œuvre d'un nouveau cadre de financement des transports collectifs dans la région métropolitaine.

Information, promotion et vente de titres

En 2016, l'AMT va poursuivre ses efforts d'information et de promotion des transports collectifs, entre autres par la diffusion d'information en temps réel sur l'état du service et la mise en service d'outils de personnalisation de la relation client. Elle continuera aussi de déployer d'importants efforts pour maintenir et bonifier la qualité du service offert par les billetteries métropolitaines, le Service à la clientèle, les programmes d'abonnement annuel aux transports collectifs et à travers l'ensemble des activités qu'elle mettra de l'avant au cours de l'année à venir.

Information et service à la clientèle

Les services métropolitains d'information et le service à la clientèle convergent vers le nouveau site Web de l'AMT, qui offre un planificateur de trajet métropolitain, des horaires en temps continu, un outil pour trouver le bon titre de transport et plusieurs autres services. L'application mobile AMT Chrono, le système téléphonique Allo-TRAM, le centre d'appels de l'AMT et les afficheurs dynamiques en gare et aux terminus complètent l'offre d'outils d'information aux utilisateurs de transports collectifs.

Grâce à son système intégré de gestion de la relation client « Client 360 degrés » et la section « Mon AMT » du site Web, l'AMT est aussi dorénavant en mesure d'informer les utilisateurs de manière personnalisée et de plus en plus rapide lorsque des changements aux services de transport collectif ont lieu.

En 2016, l'AMT poursuivra son travail sur les projets liés à la diffusion d'information en temps réel, au développement des fonctionnalités du site Web, d'AMT Chrono et du système téléphonique. Elle poursuivra l'amélioration continue de son système de gestion de la relation client, et ce, dans le but de rendre l'expérience-client encore plus fluide et agréable.

Billetteries métropolitaines

Tous les contrats de gestion du réseau de billetteries métropolitaines sont maintenant accompagnés d'un programme de bonus/malus qui s'applique en fonction des résultats des sondages effectués auprès de la clientèle sur la qualité de leur service. En 2016, l'AMT continuera d'axer ses efforts sur l'amélioration de la qualité du service.

Programme de fidélisation aux transports collectifs

Afin de fidéliser la clientèle et inciter les citoyens à utiliser les transports collectifs de façon plus régulière, l'AMT dispose de deux types d'abonnement aux transports collectifs.

OPUS+
Mis en place par l'AMT en 2010, OPUS+ est un programme d'abonnement annuel aux transports collectifs. Cet abonnement offre plusieurs avantages, dont le 12^{e} mois d'abonnement gratuit, la simplicité de paiement par prélèvements bancaires automatiques et un remplacement automatique en cas de perte ou vol.

Les titres TRAM et TRAIN de l'AMT sont offerts dans le cadre de l'abonnement, de même que la majorité des titres locaux des organismes de transport : STL, RTL, CIT Roussillon, CIT Le Richelain, CIT Chambly-Richelieu-Carignan, CIT Sorel-Varennes, MRC Les Moulins, CIT du Sud-Ouest, CIT Haut-Saint-Laurent, CIT Laurentides, MRC L'Assomption et Ville de Sainte-Julie.

OPUS+ entreprise
Programme d'abonnement annuel aux transports collectifs destiné aux employés des entreprises participantes de la région métropolitaine de Montréal, OPUS+ entreprise offre un rabais mensuel de 8,33 % (équivalent du 12^{e} titre gratuit) et encourage les entreprises participantes à bonifier le rabais offert à leurs employés. Il offre aussi les mêmes avantages de simplicité et de sécurité que le programme OPUS+. L'abonnement est offert sur les titres de transport TRAM et TRAIN de l'AMT ainsi que sur la majorité des titres locaux des organismes de transport.

Gestion de la demande

Politique d'intermodalité vélo/transports collectifs : En 2016, l'AMT poursuivra le développement de solutions destinées à encourager l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, notamment par l'ajout de supports à vélo et son partenariat avec BIXI.

Politique d'intermodalité auto/transports collectifs : La popularité des stationnements incitatifs amène l'AMT à chercher des solutions pour optimiser les places disponibles. En 2016, elle poursuivra la promotion du programme Covoiturage AMT, permettant aux inscrits de profiter de places réservées proches des accès aux transports collectifs. Elle poursuivra aussi son partenariat avec Communauto, ainsi que sa participation au Circuit Électrique.

Promotion des transports collectifs : Afin d'inciter à l'utilisation des transports collectifs et actifs, l'AMT exécutera en 2016 des campagnes de publicité pour faire connaître les bénéfices tangibles de ses services de transport, pour promouvoir les différents titres de transport et les abonnements, ainsi que pour faire connaître les outils d'information à la clientèle de l'AMT. Elle continuera aussi à sensibiliser sa clientèle à l'adoption de bons comportements en transport collectif, notamment par des campagnes axées sur le civisme et sur les conditions hivernales.

TABLEAU 21 – Information, promotion, tarification et vente de titres – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
Information et promotion	2 798	23,2%	3 288	3 601	(491)	-14,9%	(803)	-22,3%
Tarification et vente de titres	9 245	76,8%	9 441	10 118	(196)	-2,1%	(873)	-8,6%
TOTAL	12 043	100,0%	**12 729**	**13 719**	**(685)**	**-5,4%**	**(1 676)**	**-12,2%**

Les dépenses d'information et de promotion ainsi que de tarification et vente de titres font l'objet d'une réduction de coûts de l'ordre de 5,4 % par rapport à la prévision 2015.

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

- Achalandage AMT
- Réseau de transport métropolitain par autobus
- Réseau de trains de banlieue

Achalandage AMT

Réseau de trains de banlieue

Pour l'année 2015, la prévision d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les six premiers mois d'exercice, est évaluée à 19 030 300 passagers annuels.

Pour l'année 2016, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 2,8 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2015 ; l'achalandage est ainsi évalué à 19 560 100 passagers annuels.

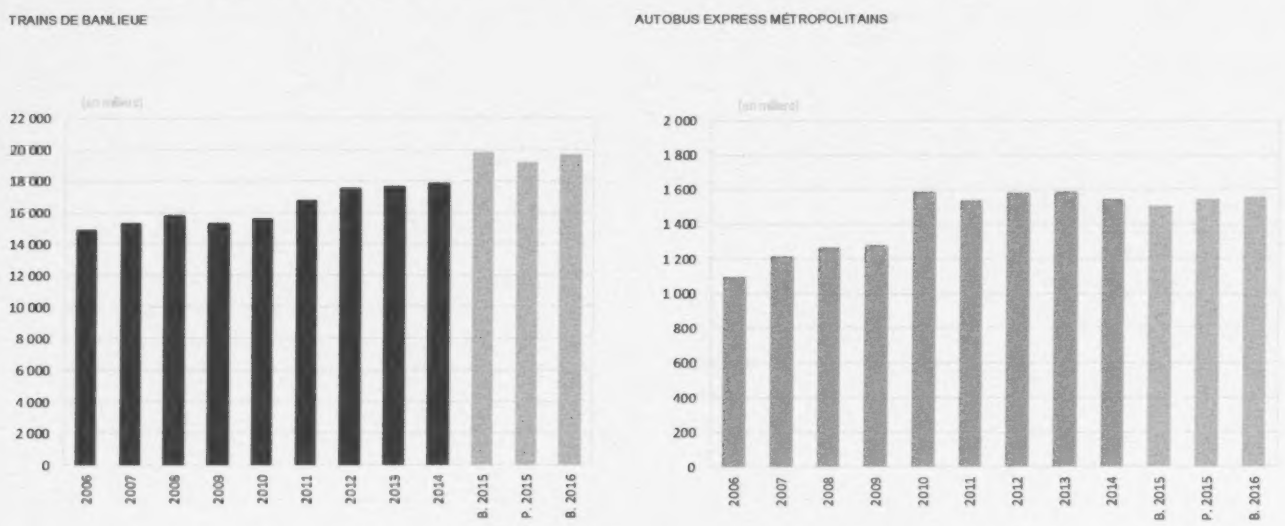
La mise en service de la nouvelle ligne Mascouche est notamment responsable de cette croissance.

Autobus express métropolitains

Pour l'année 2015, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les six premiers mois d'exercice, est évaluée à 1 532 300 passagers annuels.

Pour l'année 2016, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 1,0 % d'augmentation de l'achalandage par rapport à la prévision 2015 ; l'achalandage est ainsi évalué à 1 547 600.

FIGURE 4 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2006-2016



Réseau de transport métropolitain par autobus

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

Légende

- Voie réservée
- Express métropolitain
- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Halte-covoiturage
- Métro
- Ligne de train de banlieue
- Territoire de l'AMT

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2014	PRÉVISION 2015 [1]	OBJECTIF 2016
TERMINUS	Nombre de terminus	6	16	15	16
	Nombre de quais	118	225	212	218
	Achalandage annuel	40,7 M	76,3 M	75,5 M	76 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS	Nombre de stationnements	10	24	25	25
	Nombre de places offertes	4 600	14 247	14 647	14 647
	Achalandage annuel	0,6 M	2,8 M	2,9 M	2,9 M
	Taux d'utilisation	63%	81%	80%	80%
VOIES RÉSERVÉES	Nombre de voies réservées	9	33	34	37
	Longueur pointe du matin	41,2 km	93,0 km	98,2 km	107,0 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	84,2 km	85,2 km	102,0 km
	Achalandage annuel	16,0 M	24,6 M	24,5 M	24,5 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS	Achalandage annuel	-	1,535 M	1,532 M	1,548 M

1 Estimation de l'achalandage annuel 2015 (selon les données disponibles au 6 août 2015)

Équipements métropolitains

Les équipements métropolitains se composeront, en 2016, de 16 terminus, de 37 voies réservées et de 25 stationnements incitatifs. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration des transports collectifs.

TABLEAU 22 – Revenus et dépenses – Équipements métropolitains – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS								
Facturation des coûts aux organismes de transport	7 908	100%	6 959	7 241	949	13,6%	667	9,2%
TOTAL	**7 908**	**100%**	**6 959**	**7 241**	**949**	**13,6%**	**667**	**9,2%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion – Terminus	14 135	70,6%	12 286	12 956	1 850	15,1%	1 179	9,1%
Coûts d'exploitation et de gestion – Voies réservées	2 616	13,1%	2 136	2 282	479	22,4%	334	14,6%
Coûts d'exploitation et de gestion – Stationnements	3 264	16,3%	3 207	3 107	56	1,8%	157	5,0%
TOTAL	**20 015**	**100%**	**17 629**	**18 345**	**2 385**	**13,5%**	**1 670**	**9,1%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**12 107**	-	**10 670**	**11 104**	**1 436**	**13,5%**	**1 003**	**9,0%**

TABLEAU 23 – Dépenses – Équipements métropolitains – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et d'entretien	11 889	59,4%	9 844	10 548	2 045	20,8%	1 341	12,7%
Sûreté	3 179	15,9%	3 331	3 325	(152)	-4,6%	(146)	-4,4%
Frais de gestion et autres frais généraux	4 947	24,7%	4 454	4 472	493	11,1%	475	10,6%
TOTAL	**20 015**	**100,0%**	**17 629**	**18 345**	**2 386**	**13,5%**	**1 670**	**9,1%**

FIGURE 5 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2006-2016

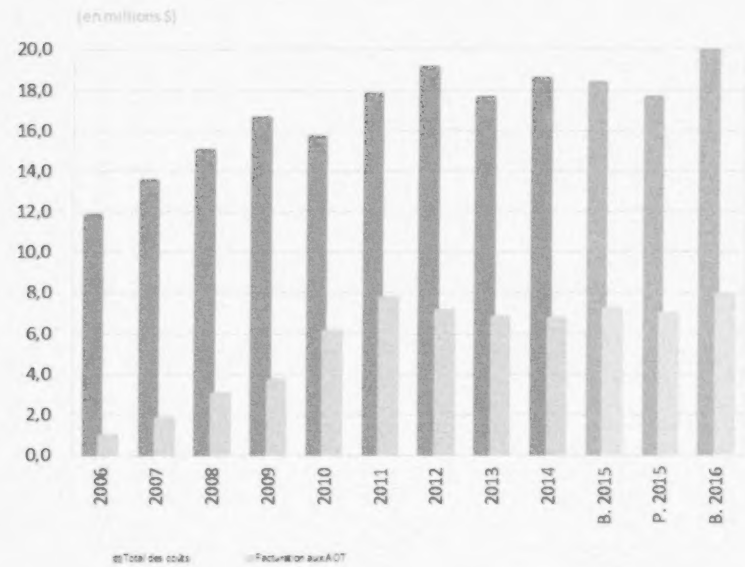


TABLEAU 24 – Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
STM	1 483	18,8%	1 397	1 433	86	6,2%	50	3,5%
RTL	2 319	29,3%	2 119	2 137	200	9,5%	182	8,5%
STL	1 624	20,5%	1 437	1 458	187	13,0%	166	11,4%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	189	2,4%	159	170	31	19,2%	19	11,2%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	43	0,5%	40	42	3	8,3%	1	2,6%
CIT du Sud-Ouest	161	2,0%	132	182	29	22,3%	(21)	-11,3%
CIT Haut-Richelieu	389	4,9%	334	318	54	16,2%	71	22,2%
CIT Haut-Saint-Laurent	16	0,2%	12	14	4	37,5%	2	14,1%
CIT La Presqu'Île	12	0,2%	10	10	3	27,4%	2	22,2%
CIT Laurentides	427	5,4%	370	396	57	15,5%	31	7,8%
CIT Le Richelain	263	3,3%	225	190	38	16,8%	73	38,5%
CIT Roussillon	140	1,8%	132	132	8	6,3%	8	6,1%
CIT Sorel-Varennes	64	0,8%	64	68	-	-	(4)	-5,1%
CRT de Lanaudière	458	5,8%	368	429	91	24,7%	29	6,9%
Ville de Sainte-Julie	103	1,3%	42	58	61	147,0%	45	77,3%
Autres	214	2,7%	120	204	94	78,2%	10	5,1%
TOTAL	**7 908**	**100,0%**	**6 959**	**7 241**	**948**	**13,6%**	**666**	**9,2%**

Gare d'autocars de Montréal

L'AMT a la responsabilité d'exploiter la GAM depuis juin 2013. Ce terminus dispose de 21 quais pour les arrivées et départs ainsi que de 6 points de chargement pour l'Expedibus ; il accueille 5 transporteurs du Québec et 2 transporteurs hors Québec ainsi que la navette 747 de la STM qui dessert l'aéroport P.-E. Trudeau. De plus, ce terminus dispose de 18 quais de stationnement nécessaires pour les opérations.

L'ajout de cet équipement représente, pour l'AMT, un complément d'importance à l'arrimage des services de transport collectif urbain et interurbain déjà présents aux terminus Longueuil et Cartier.

Pour les trois premières années d'exploitation, l'AMT bénéficie d'une garantie du gouvernement du Québec sur la réduction de la valeur comptable que pourrait connaître la GAM. Un plan d'affaires à long terme est en cours de développement.

Aucun montant n'est inscrit au budget 2016.

Autobus express métropolitains

L'AMT exploite un service d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier. Ce service d'autobus métropolitain est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, situé sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal. Les municipalités desservies par ce service assument 50,0 % du déficit d'exploitation, lequel est réparti entre ces dernières selon le lieu de résidence des usagers.

Revenus

En 2016, les recettes prévues en provenance des usagers sont évaluées à 3,7 M$, soit une hausse de 1,7 % par rapport à la prévision 2015.

Dépenses

Pour 2015 et 2016, les dépenses prévues sont respectivement de 5,2 M$ et 5,0 M$. Le ratio d'autofinancement est de 74,5 % en 2016.

TABLEAU 25 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS								
Revenus usagers	3 733	88,3%	3 672	3 737	61	1,7%	(4)	-0,1%
PADTC – MTQ	243	5,8%	243	200	-	-	43	21,5%
Contributions municipales	250	5,9%	363	336	(113)	-31,1%	(86)	-25,6%
TOTAL	**4 226**	**100,0%**	**4 278**	**4 273**	**(52)**	**-1,2%**	**(47)**	**-1,1%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	5 010	100,0%	5 152	5 145	(142)	-2,8%	(135)	-2,6%
TOTAL	**5 010**	**100,0%**	**5 152**	**5 145**	**(142)**	**-2,8%**	**(135)**	**-2,6%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT	**784**	-	**874**	**872**	**(90)**	**-10,3%**	**(88)**	**-10,1%**
Achalandage (milliers)	1 548	-	1 532	1 496	15	1,0%	51	3,4%
Ratio d'autofinancement (%)	74,5	-	71,3	72,6	3	4,5%	2	2,6%

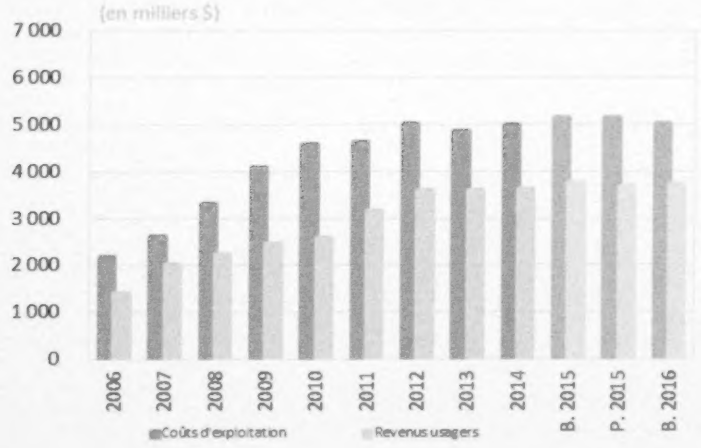
TABLEAU 26 – Dépenses – Autobus express métropolitains – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et d'entretien	4 766	98,4%	4 938	4 931	172	3,5%	(165)	-3,4%
Frais de gestion et autres frais généraux	244	4,3%	214	214	(30)	-14,0%	30	14,0%
TOTAL	**5 010**	**102,7%**	**5 152**	**5 145**	**(142)**	**-2,8%**	**(135)**	**-2,6%**

TABLEAU 27 – Indicateurs de performance – Autobus express métropolitains – 2006-2016

EXPRESS CHEVRIER	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
Coûts d'exploitation (milliers $)	2 169	2 605	3 305	4 081	4 571	4 635	5 012	4 857	4 979	5 145	5 152	5 010
Revenus usagers nets (milliers $)	1 399	2 027	2 232	2 471	2 579	3 153	3 595	3 604	3 610	3 737	3 672	3 733
Achalandage annuel (milliers de pass.)	870	1 049	1 227	1 268	1 405	1 528	1 569	1 577	1 535	1 496	1 532	1 548
Ratio d'autofinancement (%)	64,5	77,8	67,5	60,5	56,4	68,0	71,7	74,2	72,5	72,6	71,3	74,5
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,20	0,20	0,18	0,22	0,22	0,21	0,22	0,21	0,21	0,21	0,23	0,23

FIGURE 6 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2006-2016



Contributions municipales

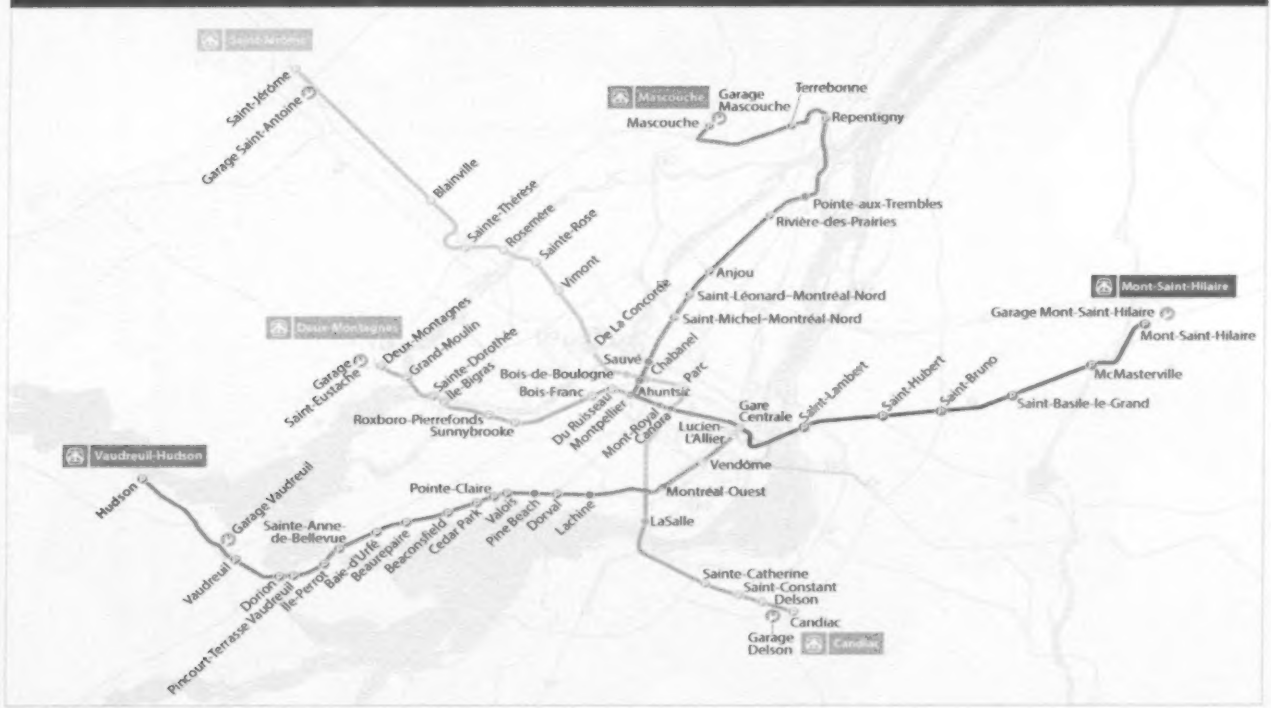
Depuis 2005, les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1,0 % de l'achalandage contribuent à hauteur de 50,0 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,3 M$ en 2016. La contribution des municipalités est calculée en intégrant les aides métropolitaines attribuées au service d'autobus express métropolitain.

TABLEAU 28 – Contributions municipales – Autobus express métropolitains – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
EXPRESS CHEVRIER								
STM	4	1,5%	5	6	(2)	-31,3%	(2)	-39,0%
RTL	165	66,3%	241	216	(75)	-31,3%	(51)	-23,4%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	27	10,7%	39	39	(12)	-31,3%	(12)	-31,3%
CIT Le Richelain	21	8,3%	30	30	(9)	-31,3%	(9)	-30,8%
CIT Roussillon	3	1,1%	4	4	(1)	-31,3%	(1)	-28,7%
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu	30	12,1%	44	41	(14)	-31,3%	(11)	-26,4%
TOTAL	250	100,0%	**363**	**336**	**(113)**	**-31,3%**	**(86)**	**-25,7%**

Réseau de trains de banlieue

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR TRAIN



Légende

Trains de banlieue et gares

- Gares communes à plusieurs lignes
- Gare intermodale
- Garage existant
- Métro
- Territoire de l'AMT
- Voie réservée
- Express métropolitain
- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Halte-covoiturage

LIGNE	DEUX-MONTAGNES	VAUDREUIL-HUDSON	SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	CANDIAC	Mascouche	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour Électrification : 1992 à 1995	1889 à ce jour Rénovations : 1982 à 1989	1882 à 1981 Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	1859 à 1988 Remise en service : 2000	1887 à 1980 Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	2014 Mise en service : décembre 2014	
Opérateur en impartition	CN	CP	CP	CN	CP	CN	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel / électrique	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	
Trajet (km)	29,9	51,2	62,8	34,9	25,6	50,1	254,5
Départs/jour	49	27	26	14	12	16	144
Départs/semaine	279	149	130	70	60	80	768
Gares	12	18	10 (+ 3)[1]	6 (+ 1)[2]	5 (+ 3)[3]	10 (+ 3)[3]	61
Stationnements incitatifs	8	14	7	6	4	8	47
Places de stationnement 2014	5 964	3 186	3 501	3 520	1468	2521	20 160
Achalandage 2014	7 675 000	3 763 500	2 863 800	2 303 100	1 077 300	104 000	17 786 700
Prévision achalandage 2015 [4]	7 597 800	3 749 700	2 943 100	2 303 000	1 095 500	1 376 200	19 065 300
Objectif achalandage 2016	7 597 800	3 749 700	3 060 800	2 349 100	1 117 400	1 720 300	19 595 100

[1] *Trois gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac*

[2] *Une gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire*

[3] *Trois gares communes aux ligne Deux-Montagnes et Mascouche*

[4] *Estimation de l'achalandage annuel 2015 (selon les données disponibles au 6 août 2015)*

Réseau de trains de banlieue

Une qualité de service maintenue

L'AMT conclura en décembre 2015 une première année d'exploitation de la ligne Mascouche. Cette nouvelle ligne vient combler le manque d'infrastructures permanentes de transport collectif desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine.

La nouvelle flotte de locomotives et de voitures déployée en 2012 et 2013 a permis d'augmenter la fiabilité du service, d'accroître la capacité d'accueil, d'offrir le confort à une clientèle toujours croissante et de diminuer la consommation de carburant. Les équipes de l'AMT travaillent quotidiennement à l'amélioration du service afin de maintenir un des meilleurs taux de ponctualité en Amérique du Nord.

Pour exercer un meilleur contrôle de qualité de la maintenance, l'AMT travaille aussi à développer ses propres centres d'entretien et sites de garage. Le MTQ a ainsi autorisé l'AMT, en septembre 2010, à construire le centre d'entretien Lachine pour les trains qui circulent sur le réseau du Canadien Pacifique (CP). Ce centre d'entretien sera mis en service d'ici la fin de 2015 et le budget 2016 prévoit des coûts additionnels pour l'exploitation de cette nouvelle infrastructure. L'AMT a également commencé les travaux de construction du centre d'entretien Pointe-Saint-Charles pour les trains qui circulent sur le réseau du Canadien National (CN).

Afin d'assurer un meilleur contrôle des coûts, à plus long terme, le budget 2016 prévoit certains coûts de transition pour le changement de fournisseurs majeurs.

Par ailleurs, l'AMT continue d'investir dans les réseaux de communication à la clientèle pour une mise à niveau du réseau et pour une amélioration de ce service.

Revenus

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent principalement des recettes d'usagers (46,0 %) et des contributions municipales (47,6 %). Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines intégrées TRAM (mensuelles et unitaires) imputées aux trains de banlieue.

En 2016, les recettes des usagers totalisent 67,9 M$, par rapport à 65,1 M$ pour la prévision 2015, soit une hausse de 4,4 %, principalement en raison de l'effet combiné de l'exploitation de la ligne Mascouche depuis le 1er décembre 2014, de l'augmentation des tarifs et de l'achalandage.

Dépenses

Toujours dans un objectif de contrôle des coûts d'exploitation, l'AMT a été en mesure de limiter pour 2016 l'augmentation des charges du service de trains de banlieue de 9,4 M$, ou par rapport à la prévision 2015. Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2016 totalisent donc 176,1 M$, en augmentation de 5,7 % par rapport à la prévision 2015.

Les remises gouvernementales versées au réseau de trains de banlieue pour compenser le déficit résiduel budgétisé pour 2016 est de 28,2 M$. L'augmentation du déficit s'explique par l'exploitation de la nouvelle ligne Mascouche.

TABLEAU 29 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS								
Recettes usagers	67 944	46,0%	65 067	65 941	2 877	4,4%	2 003	3,0%
Contributions municipales nettes	70 422	47,6%	66 650	71 328	3 772	5,7%	(906)	-1,3%
PADTC – MTQ	9 457	6,4%	9 457	7 860	-	-	1 657	21,2%
TOTAL	**147 823**	**100,0%**	**141 174**	**145 069**	**6 649**	**4,7%**	**2 754**	**1,9%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	176 056	100,0%	166 624	178 320	9 432	5,7%	(2 264)	-1,3%
TOTAL	**176 056**	**100,0%**	**166 624**	**178 320**	**9 432**	**5,7%**	**(2 264)**	**-1,3%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
Deux-Montagnes	2 369	8,4%	2 023	3 013	346	17,1%	(644)	-21,4%
Vaudreuil-Hudson	6 939	24,6%	6 614	8 865	325	4,9%	(1 926)	-21,7%
Saint-Jérôme	5 806	20,6%	4 923	7 448	883	17,9%	(1 642)	-22,0%
Mont-Saint-Hilaire	2 513	8,9%	1 682	2 047	831	49,4%	466	22,8%
Candiac	873	3,1%	463	991	410	88,6%	(118)	-11,9%
Mascouche	9 733	34,5%	9 744	10 887	(11)	-0,1%	(1 154)	-10,6%
TOTAL	**28 233**	**100,0%**	**25 449**	**33 250**	**2 784**	**10,9%**	**(5 017)**	**-15,1%**
Achalandage (milliers)	**19 595**	-	**19 066**	**18 139**	**529**	**2,8%**	**1 456**	**8,0%**
Ratio d'autofinancement (%)	38,6	-	39,1	37,0	(1)	-1,3%	2	4,3%

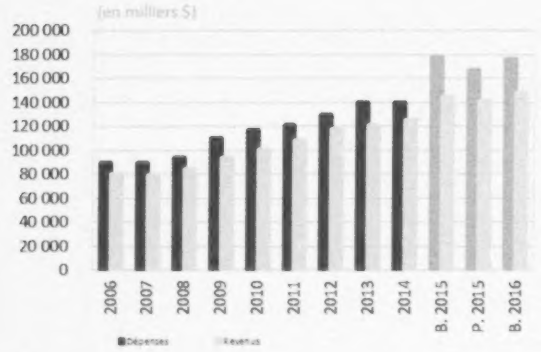
TABLEAU 30 – Dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
DÉPENSES								
Contrats d'exploitation	65 618	37,3%	61 259	65 858	4 360	7,1%	(240)	-0,4%
Entretien de la flotte et des infrastructures	42 612	24,2%	38 460	40 395	4 152	10,8%	2 218	5,5%
Frais de gestion et autres frais généraux	26 339	15,0%	25 375	26 237	964	3,8%	102	0,4%
Carburant et électricité de traction	10 751	6,1%	12 000	15 767	(1 250)	-10,4%	(5 016)	-31,8%
Déneigement	5 396	3,1%	5 255	6 635	141	2,7%	(1 239)	-18,7%
Autres frais d'expoitation	25 340	14,3%	24 275	23 427	1 064	4,4%	1 912	8,2%
TOTAL	**176 056**	**100,0%**	**166 624**	**178 319**	**9 431**	**5,7%**	**(2 263)**	**-1,3%**

TABLEAU 31 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2006-2016

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
REVENUS (en milliers $)												
Recettes usagers	41 128	42 299	44 457	44 055	45 848	51 577	54 302	57 239	59 837	65 941	65 067	67 944
Aide aux tarifs réduit et étudiant	1 696	1 686	1 847	1 946	2 094	2 251	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	85	11	47	31	107	70	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales nettes	31 524	33 384	36 194	42 414	46 582	47 730	51 723	55 813	57 926	71 328	66 650	70 422
PADTC – MTQ	-	-	1 429	5 374	6 025	6 446	11 311	7 815	7 800	7 800	9 457	9 457
Dette – subvention MTQ	5 636	2 066	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	**80 069**	**79 446**	**83 974**	**93 820**	**100 656**	**108 074**	**117 336**	**120 867**	**125 563**	**145 069**	**141 174**	**147 823**
DÉPENSES (en milliers $)												
Dette – subvention MTQ	5 636	2 066	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	84 175	87 436	93 447	109 999	116 741	120 723	129 539	139 717	139 672	178 320	166 624	176 056
TOTAL	**89 811**	**89 502**	**93 447**	**109 999**	**116 741**	**120 723**	**129 539**	**139 717**	**139 672**	**178 320**	**166 624**	**176 056**
Déficit résiduel	9 742	10 056	9 473	16 179	16 085	12 649	12 203	18 850	14 109	33 251	25 450	28 233
INDICATEURS												
Achalandage annuel (milliers de pass.)	15 046	15 091	15 699	15 191	15 472	16 649	17 447	17 569	17 787	18 139	19 031	19 525
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,27	0,28	0,28	0,35	0,36	0,35	0,36	0,39	0,38	0,42	0,45	0,47
Taux de ponctualité (%)	98,1	96,7	96,7	96,3	97,1	97,1	96,3	94,6	96,6	95,0	96,3	95,0
Ratio d'autofinancement (%)	48,9	48,4	47,6	40,1	39,3	42,7	41,9	41,0	41,3	37,0	39,1	38,6

FIGURE 7 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2006-2016



Contributions municipales aux trains de banlieue

Comme le prévoit sa Loi constitutive, l'AMT répartit 40,0 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chacune des gares. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée (RFU) ou selon des ententes entre les Villes.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 5,7 % par rapport à la prévision 2015, une augmentation due principalement aux variations dans les coûts d'exploitation.

Pour les lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson (existantes lors de la création de l'AMT en 1996), la méthode de répartition se fait selon le critère trains-km :

- Ligne Deux-Montagnes : pour 2015 et 2016, la proportion est de 79,4 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 9,0 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
- Ligne Vaudreuil-Hudson : pour 2015 et 2016, la proportion est de 79,1 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 20,9 % pour le tronçon Hudson.

Pour les lignes Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire, Candiac et Mascouche, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare :

- Ligne Saint-Jérôme : pour 2015 et 2016, la proportion est de 22,2 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 33,3 % pour Laval et 44,5 % pour le CIT Laurentides ;
- Ligne Mont-Saint-Hilaire : pour 2015 et 2016, la proportion est de 50,0 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50,0 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
- Ligne Candiac : pour 2015 et 2016, la proportion des départs à chaque gare est de 20,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80,0 % pour le tronçon Candiac ;
- Ligne Mascouche :
    - pour 2015, la proportion estimée des départs à chaque gare est de 66,25 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 33,75 % pour le tronçon Mascouche ;
    - pour 2016, la proportion estimée des départs à chaque gare est de 70,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 30,0 % pour le tronçon Mascouche.

TABLEAU 32 – Évolution des contributions municipales nettes – 2006-2016

(en milliers $)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
Deux-Montagnes	12 225	12 339	13 008	14 001	14 092	15 436	16 381	16 655	15 701	16 764	16 435	16 953
Vaudreuil-Hudson	9 565	9 393	9 903	11 653	13 225	13 766	14 516	15 140	13 928	15 452	14 113	14 524
Saint-Jérôme	4 142	6 189	6 444	6 837	7 561	7 841	8 894	10 817	12 433	14 221	12 745	13 771
Mont-Saint-Hilaire	3 910	4 041	5 396	7 133	7 992	6 805	7 752	8 632	9 310	9 508	9 202	9 966
Candiac	1 682	1 422	1 443	2 790	3 712	3 882	4 180	4 569	4 497	4 640	4 225	4 594
Mascouche	-	-	-	-	-	-	-	-	2 057	10 743	9 930	10 614
TOTAL	**31 524**	**33 384**	**36 194**	**42 414**	**46 582**	**47 730**	**51 723**	**55 813**	**57 926**	**71 328**	**66 650**	**70 422**

TABLEAU 33 – Contributions municipales nettes – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
Agglomération de Montréal	36 360	51,6%	34 469	37 476	1 891	5,5%	(1 116)	-3,0%
Laval	6 560	9,3%	6 158	6 688	402	6,5%	(128)	-1,9%
Agglomération de Longueuil	4 983	7,1%	4 601	4 754	382	8,3%	229	4,8%
Tronçon Deux-Montagnes	1 519	2,2%	1 473	1 502	46	3,2%	17	1,1%
Tronçon Vaudreuil-Hudson	3 038	4,3%	2 952	2 899	86	2,9%	139	4,8%
Tronçon Saint-Jérôme	6 120	8,7%	5 665	6 320	456	8,0%	(200)	-3,2%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	4 983	7,1%	4 601	4 754	382	8,3%	229	4,8%
Tronçon Candiac	3 675	5,2%	3 380	3 712	295	8,7%	(37)	-1,0%
Tronçon Mascouche	3 184	4,5%	3 351	3 223	(167)	-5,0%	(39)	-1,2%
TOTAL	70 422	100,0%	**66 650**	**71 328**	**3 773**	**5,7%**	**(906)**	**-1,3%**

TABLEAU 34 – Variations des contributions municipales nettes – 2006-2016

(en milliers $)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
Deux-Montagnes	3,1%	0,9%	5,4%	7,6%	0,6%	9,5%	6,1%	1,7%	-5,7%	6,8%	4,7%	3,2%
Vaudreuil-Hudson	4,2%	-1,8%	5,4%	17,7%	13,5%	4,1%	5,4%	4,3%	-8,0%	10,9%	1,3%	2,9%
Saint-Jérôme	-6,1%	49,4%	4,1%	6,1%	10,6%	3,7%	13,4%	21,6%	14,9%	14,4%	2,5%	8,1%
Mont-Saint-Hilaire	35,6%	3,4%	33,5%	32,2%	12,0%	-14,9%	13,9%	11,4%	7,9%	2,1%	-1,2%	8,3%
Candiac	41,3%	-15,5%	1,5%	93,3%	33,0%	4,6%	7,7%	9,3%	-1,6%	3,2%	-6,0%	8,7%
Mascouche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	422,3%	382,7%	6,9%
TOTAL	6,8%	5,9%	8,4%	17,2%	9,8%	2,5%	8,4%	7,9%	3,8%	23,1%	15,1%	5,7%

Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue

Ligne Deux-Montagnes

Revenus

Pour 2015, les recettes des usagers sont évaluées à 22,6 M$; en 2016, elles s'établissent à 23,1 M$, une hausse qui s'explique principalement par l'indexation des tarifs.

Dépenses

Pour 2015, l'AMT prévoit des dépenses de 41,1 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2016, les dépenses prévues sont de 42,4 M$. La hausse de 3,2 % provient principalement de l'indexation des contrats majeurs, compensée par une diminution générée par nos règles d'allocation. De plus, des coûts de transition vers un nouveau fournisseur de service expliquent aussi la hausse des coûts de la ligne. Le ratio d'autofinancement prévu en 2016 est de 54,4 %.

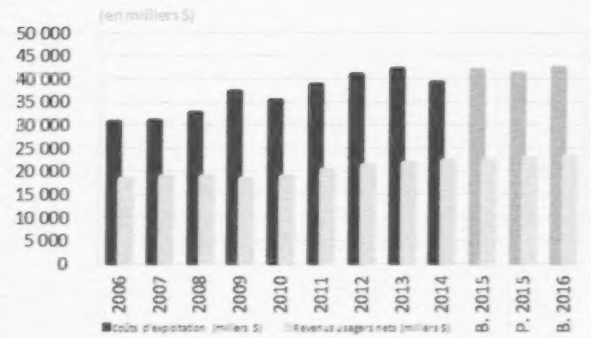
TABLEAU 35 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS								
Recettes usagers	23 062	57,6%	22 629	22 132	433	1,9%	930	4,2%
Contributions municipales	16 953	42,4%	16 435	16 764	518	3,2%	189	1,1%
TOTAL	**40 015**	**100,0%**	**39 064**	**38 896**	**951**	**2,4%**	**1 119**	**2,9%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	42 384	100,0%	41 087	41 909	1 297	3,2%	475	1,1%
TOTAL	**42 384**	**100,0%**	**41 087**	**41 909**	**1 297**	**3,2%**	**475**	**1,1%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**2 369**	-	**2 023**	**3 013**	**346**	**17,1%**	**(644)**	**-21,4%**
Achalandage (milliers)	7 563	-	7 563	7 742	-	-	(179)	-2,3%
Ratio d'autofinancement (%)	54,4	-	55,1	52,8	(1)	-1,3%	2	3,0%

TABLEAU 36 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2006-2016

DEUX-MONTAGNES	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
Coûts d'exploitation (milliers $)	30 562	30 848	32 520	37 275	35 229	38 623	40 951	42 081	39 254	41 909	41 087	42 384
Revenus usagers nets (milliers $)	18 227	18 669	18 669	18 279	18 883	20 185	21 116	21 698	22 137	22 132	22 629	23 062
Achalandage annuel (milliers de pass.)	7 810	7 621	7 687	7 246	7 347	7 543	7 865	7 745	7 675	7 742	7 563	7 563
Ratio d'autofinancement (%)	59,6	60,5	57,4	49,0	53,6	52,3	51,6	51,6	56,4	52,8	55,1	54,4
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,21	0,21	0,22	0,27	0,26	0,27	0,28	0,29	0,27	0,26	0,29	0,30
Taux de ponctualité (%)	99,6	98,6	98,1	97,2	98,6	97,4	97,5	94,0	96,6	95,0	96,4	96,1

FIGURE 8 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2006-2016



Ligne Vaudreuil-Hudson

Revenus

Pour 2015, les recettes des usagers sont évaluées à 12,2 M$; en 2016, elles s'établissent à 12,5 M$, une hausse qui s'explique principalement par l'indexation des tarifs.

Dépenses

Pour 2015, l'AMT prévoit des dépenses de 35,3 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2016, les dépenses prévues sont de 36,3 M$. L'augmentation de 2,9 % provient principalement de l'indexation des contrats majeurs et des coûts découlant des programmes de maintenance de la flotte de trains. Le ratio d'autofinancement prévu en 2016 est de 34,5 %.

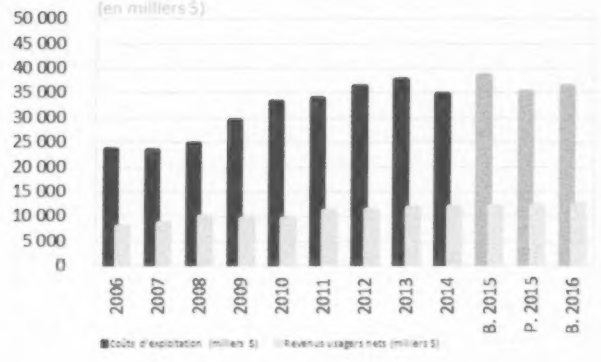
TABLEAU 37 – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS								
Recettes usagers	12 511	42,6%	12 219	11 966	292	2,4%	545	4,6%
Contributions municipales	14 524	49,5%	14 113	15 452	411	2,9%	(928)	-6,0%
PADTC – MTQ	2 336	8,0%	2 336	2 348	-	-	(12)	-0,5%
TOTAL	**29 371**	**100,0%**	**28 668**	**29 766**	**703**	**2,5%**	**(395)**	**-1,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	36 310	100,0%	35 282	38 631	1 028	2,9%	(2 321)	-6,0%
TOTAL	**36 310**	**100,0%**	**35 282**	**38 631**	**1 028**	**2,9%**	**(2 321)**	**-6,0%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**6 939**	-	**6 614**	**8 865**	**325**	**4,9%**	**(1 926)**	**-21,7%**
Achalandage (milliers)	3 750	-	3 750	3 826	-	-	(76)	-2,0%
Ratio d'autofinancement (%)	34,5	-	34,6	31,0	(0)	-0,3%	4	12,9%

TABLEAU 38 – Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2006-2016

VAUDREUIL-HUDSON	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
Coûts d'exploitation (milliers $)	23 696	23 264	24 757	29 471	33 140	33 863	36 290	37 544	34 820	38 631	35 282	36 310
Revenus usagers nets (milliers $)	8 077	8 538	9 951	9 556	9 637	11 005	11 374	11 785	11 885	11 966	12 219	12 511
Achalandage annuel (milliers de pass.)	3 166	3 268	3 565	3 463	3 422	3 759	3 869	3 845	3 764	3 826	3 750	3 750
Ratio d'autofinancement (%)	34,1	36,7	40,2	32,4	29,1	32,5	31,3	31,4	34,1	31,0	34,6	34,5
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,33	0,31	0,30	0,37	0,42	0,39	0,41	0,42	0,39	0,44	0,40	0,41
Taux de ponctualité (%)	97,1	95,3	94,9	93,1	94,5	95,8	94,4	92,2	94,5	95,0	94,0	94,3

FIGURE 9 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2006-2016



Ligne Saint-Jérôme

Revenus

Pour 2015, les recettes des usagers sont évaluées à 13,0 M$; en 2016, elles s'établissent à 13,6 M$, en augmentation de 5,0 %. Une hausse qui s'explique principalement par l'indexation des tarifs et par une augmentation de l'achalandage attendu.

Dépenses

Pour 2015, l'AMT prévoit des dépenses de 31,9 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2016, les dépenses prévues sont de 34,4 M$, ou 8,0 % de plus que la prévision 2015. L'augmentation est principalement expliquée par l'indexation des contrats majeurs et des coûts découlant des programmes de maintenance de la flotte de trains, ainsi que par l'augmentation de la distance parcourue après la mise en service de la 3e voie sur le tronçon du CP. Le ratio d'autofinancement prévu est de 39,6 % en 2016.

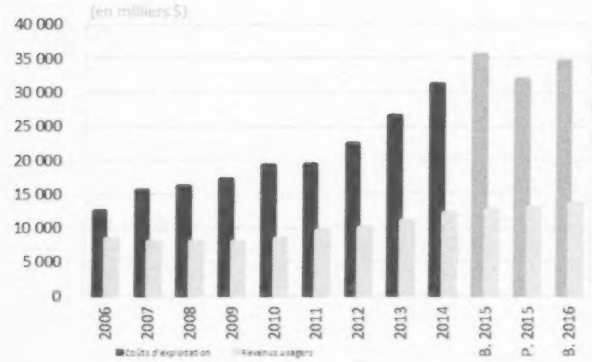
TABLEAU 39 – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS								
Recettes usagers	13 626	47,6%	12 971	12 653	655	5,0%	973	7,7%
Contributions municipales	13 771	48,0%	12 746	14 221	1 025	8,0%	(450)	-3,2%
PADTC – MTQ	1 224	4,3%	1 224	1 230	-	-	(6)	-0,5%
TOTAL	**28 621**	**100,0%**	**26 941**	**28 104**	**1 680**	**6,2%**	**517**	**1,8%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	34 427	100,0%	31 864	35 552	2 563	8,0%	(1 125)	-3,2%
TOTAL	**34 427**	**100,0%**	**31 864**	**35 552**	**2 563**	**8,0%**	**(1 125)**	**-3,2%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**5 806**	-	**4 923**	**7 448**	**883**	**17,9%**	**(1 642)**	**-22,0%**
Achalandage (milliers)	3 061	-	2 943	2 987	118	4,0%	74	2,5%
Ratio d'autofinancement (%)	39,6	-	40,7	35,6	(1)	-2,7%	4	11,2%

TABLEAU 40 – Indicateurs de performance – Ligne Saint-Jérôme – 2006-2016

SAINT-JÉRÔME	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
Coûts d'exploitation (milliers $)	12 467	15 473	16 122	17 152	19 114	19 367	22 459	26 398	31 082	35 552	31 864	34 427
Revenus usagers nets (milliers $)	8 476	7 980	7 903	8 015	8 436	9 609	9 935	11 033	12 248	12 653	12 971	13 626
Achalandage annuel (milliers de pass.)	2 134	2 115	2 231	2 124	2 196	2 409	2 483	2 652	2 864	2 987	2 943	3 061
Ratio d'autofinancement (%)	68,0	51,6	49,0	46,7	44,1	49,6	44,2	41,8	39,4	35,6	40,7	39,6
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,24	0,30	0,29	0,33	0,36	0,32	0,36	0,40	0,44	0,49	0,45	0,46
Taux de ponctualité (%)	96,2	94,9	96,8	97,5	96,6	97,7	96,3	96,1	97,8	95,0	97,5	97,5

FIGURE 10 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2006-2016



Ligne Mont-Saint-Hilaire

Revenus

Pour 2015, les recettes des usagers sont évaluées à 9,5 M$; en 2016, elles s'établissent à 9,9 M$, soit une hausse de 3,3 % par rapport à la prévision 2015. Une hausse qui s'explique principalement par l'indexation des tarifs et par une augmentation de l'achalandage attendu.

Dépenses

Pour 2015, l'AMT prévoit des dépenses de 23,0 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2016, les dépenses prévues sont de 24,9 M$, ou 8,3 % de plus que la prévision 2015. Cette augmentation provient principalement de l'indexation des contrats majeurs et des coûts découlant des programmes de maintenance de la flotte de trains. Des coûts de transition vers un nouveau fournisseur de service expliquent aussi la hausse des coûts de la ligne. Le ratio d'autofinancement prévu est de 39,6 % en 2016.

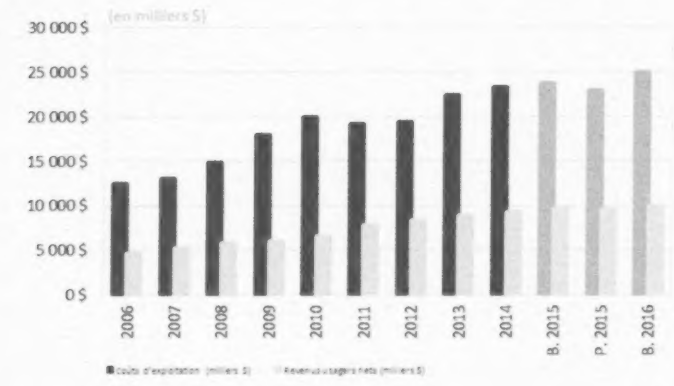
TABLEAU 41 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS								
Recettes usagers	9 854	44,0%	9 539	9 619	315	3,3%	235	2,4%
Contributions municipales	9 966	44,5%	9 202	9 508	764	8,3%	458	4,8%
PADTC – MTQ	2 581	11,5%	2 581	2 597	-	-	(16)	-0,6%
TOTAL	**22 401**	**100,0%**	**21 322**	**21 724**	**1 079**	**5,1%**	**677**	**3,1%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	24 914	100,0%	23 004	23 771	1 910	8,3%	1 143	4,8%
TOTAL	**24 914**	**100,0%**	**23 004**	**23 771**	**1 910**	**8,3%**	**1 143**	**4,8%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**2 513**	-	**1 682**	**2 047**	**831**	**49,4%**	**466**	**22,8%**
Achalandage (milliers)	2 349	-	2 303	2 420	46	2,0%	(71)	-2,9%
Ratio d'autofinancement (%)	39,6	-	41,5	40,5	(2)	-4,6%	(1)	-2,2%

TABLEAU 42 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2006-2016

MONT-SAINT-HILAIRE	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
Coûts d'exploitation (milliers $)	12 446	13 053	14 840	17 881	19 980	19 193	19 380	22 374	23 274	23 771	23 004	24 914
Revenus usagers nets (milliers $)	4 651	5 153	5 816	5 977	6 597	7 733	8 365	8 864	9 225	9 619	9 539	9 854
Achalandage annuel (milliers de pass.)	1 399	1 504	1 592	1 693	1 834	2 072	2 234	2 273	2 303	2 420	2 303	2 349
Ratio d'autofinancement (%)	37,4	39,5	39,2	33,4	33,0	40,3	43,2	39,6	39,6	40,5	41,5	39,6
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,41	0,40	0,43	0,50	0,51	0,44	0,43	0,48	0,49	0,51	0,47	0,50
Taux de ponctualité (%)	96,8	95,0	94,2	98,1	97,9	98,5	97,9	98,2	99,0	95,0	98,9	97,7

FIGURE 11 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2006-2016



Ligne Candiac

Revenus

Pour 2015, les recettes des usagers sont évaluées à 4,3 M$; en 2016, elles s'établissent à 4,4 M$. Une hausse qui s'explique principalement par l'indexation des tarifs et par une augmentation de l'achalandage.

Dépenses

Pour 2015, l'AMT prévoit des dépenses de 10,6 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2016, les dépenses prévues sont de 11,5 M$, ou 8,7 % de plus que la prévision 2015. L'augmentation est principalement expliquée par l'indexation des contrats majeurs et des coûts découlant des programmes de maintenance de la flotte de trains.

Les coûts des services liés aux mesures d'atténuation de 2015 et 2016 ne sont pas inclus dans les coûts de la ligne. L'AMT est en démarche auprès du MTQ pour prolonger ces mesures pour toute l'année 2016. Le ratio d'autofinancement prévu en 2016 est de 38,3 %.

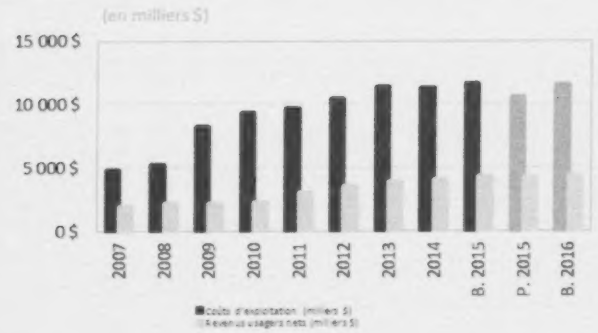
TABLEAU 43 – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS								
Recettes usagers	4 402	41,5%	4 259	4 344	143	3,4%	58	1,3%
Contributions municipales	4 594	43,3%	4 225	4 640	369	8,7%	(46)	-1,0%
PADTC – MTQ	1 616	15,2%	1 616	1 625	-	-	(9)	-0,6%
TOTAL	**10 612**	**100,0%**	**10 100**	**10 609**	**512**	**5,1%**	**3**	**0,0%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	11 485	100,0%	10 563	11 600	922	8,7%	(115)	-1,0%
TOTAL	**11 485**	**100,0%**	**10 563**	**11 600**	**922**	**8,7%**	**(115)**	**-1,0%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**873**	-	**463**	**991**	**410**	**88,6%**	**(118)**	**-11,9%**
Achalandage (milliers)	1 117	-	1 096	1 164	21	1,9%	(47)	-4,0%
Ratio d'autofinancement (%)	38,3	-	40,3	37,4	(2)	-5,0%	1	2,4%

TABLEAU 44 – Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2006-2016

CANDIAC	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	B. 2015	P. 2015	B. 2016
Coûts d'exploitation (milliers $)	4 798	5 208	8 220	9 279	9 678	10 459	11 320	11 241	11 600	10 563	11 485
Revenus usagers nets (milliers $)	1 959	2 156	2 228	2 294	3 045	3 512	3 859	4 062	4 344	4 259	4 402
Achalandage annuel (milliers de pass.)	591	624	665	673	866	996	1 053	1 077	1 164	1 096	1 117
Ratio d'autofinancement (%)	40,8	41,4	27,1	24,7	31,5	33,6	34,1	36,1	37,4	40,3	38,3
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,46	0,48	0,73	0,81	0,66	0,63	0,63	0,62	0,67	0,56	0,58
Taux de ponctualité (%)	95,4	96,0	96,0	96,4	96,8	94,9	95,4	96,4	95,0	96,4	94,9

FIGURE 12 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2006-2016



Ligne Mascouche

La mise en service de la ligne Mascouche a été effectuée le 1er décembre 2014.

Revenus

Pour 2015, les recettes des usagers sont évaluées à 3,5 M$; en 2016, elles s'établissent à 4,5 M$. Cette augmentation de 30,1 % est principalement expliquée par l'indexation des tarifs et par la croissance progressive de l'achalandage de cette nouvelle ligne.

Dépenses

Pour 2015, l'AMT prévoit des dépenses de 24,8 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2016, les dépenses prévues sont de 26,5 M$, ou 6,9 % de plus que la prévision 2015. L'augmentation est principalement expliquée par l'indexation des contrats majeurs et des coûts découlant des programmes de maintenance de la flotte de trains. Des coûts de transition vers un nouveau fournisseur de service expliquent aussi la hausse des coûts de la ligne. Le ratio d'autofinancement prévu en 2016 est de 16,9 %.

TABLEAU 45 – Revenus et dépenses – Ligne Mascouche – 2015-2016

(en milliers $)	BUDGET 2016		PRÉVISION 2015	BUDGET 2015	B. 2016 - P. 2015		B. 2016 - B. 2015	
REVENUS								
Recettes usagers	4 489	26,7%	3 450	5 227	1 039	30,1%	(738)	-14,1%
Contributions municipales	10 614	63,2%	9 930	10 743	684	6,9%	(129)	-1,2%
PADTC – MTQ	1 700	10,1%	1 700	-	-	-	1 700	-
TOTAL	**16 803**	**100,0%**	**15 080**	**15 970**	**1 723**	**11,4%**	**833**	**5,2%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	26 536	100,0%	24 824	26 857	1 712	6,9%	(321)	-1,2%
TOTAL	**26 536**	**100,0%**	**24 824**	**26 857**	**1 712**	**6,9%**	**(321)**	**-1,2%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**9 733**	-	**9 744**	**10 887**	**(11)**	**-0,1%**	**(1 154)**	**-10,6%**
Achalandage (milliers)	1 720	-	1 376	-	344	25,0%	1 720	-
Ratio d'autofinancement (%)	16,9	-	13,9	19,5	3	21,6%	(3)	-13,3%

DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Mesures d'atténuation à la congestion routière

L'AMT a reçu comme mandat du ministre des Transports du Québec de mettre tout en œuvre pour améliorer l'efficacité des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, à la suite des problèmes de congestion dans la région dus en partie aux restrictions d'accès récurrentes des ponts Mercier et Champlain depuis l'été 2011.

Les mesures alternatives mises en place entre 2011 et 2015 sont diverses, comme l'ajout de six nouveaux départs sur la ligne de trains de banlieue Candiac, l'augmentation de la capacité dans les différents stationnements incitatifs de la région, l'ajout de voies réservées ainsi que diverses autres mesures d'atténuation améliorant la fluidité et publicisant l'ajout des services de transport collectif.

Pour l'année 2016, ces mesures sont reconduites pour l'ensemble de l'année. L'AMT est en démarche auprès du MTQ afin de confirmer le financement de ces mesures pour une partie de l'année.

Ces mesures représentent 7,0 M$ en 2015 et en 2016, subventionnées à 100 % par le gouvernement du Québec dans la mesure où la reconduction sera confirmée.

Voies réservées métropolitaines

Le 29 septembre 2013, le MTQ annonçait un programme d'investissement pour l'ajout de voies réservées dans la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, un programme pour 2013-2015 avait été établi afin de permettre à l'AMT d'atteindre les cibles de la Vision 2020. Le programme, présentant un budget total s'élevant à 150,0 M$, avait été élaboré à partir des opportunités identifiées pour un horizon de réalisation à court terme. Le 2 septembre 2015, le gouvernement du Québec venait prolonger d'une année supplémentaire ce programme afin de bonifier l'aide financière accordée pour certaines mesures visant l'implantation, l'amélioration et le prolongement de voies réservées aux autobus. Ces mesures pourront être revues et bonifiées annuellement, en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés aux effets de la congestion routière. L'AMT entend poursuivre la coordination métropolitaine requise avec les exploitants des différents réseaux d'autobus et le MTQ. Celle-ci vise d'abord à développer des projets et assurer une cohérence dans le développement des voies réservées pouvant être utilisées par plus d'un opérateur, mais également à faciliter le rabattement et la complémentarité aux modes lourds.

Ce programme est financé à 100 % par le Plan québécois des infrastructures, du gouvernement du Québec.

ANNEXE A – ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS						ACHALANDAGE (passagers train)		
LIGNES		2015	2015	2015	2015	2015	2015	RÉSULTATS 2014	PRÉVISION 2015	VARIATION 2015/2014
Deux-Montagnes	12	8	420	185	8	483	5 964	7 675 000	7 562 800	1,5%
Vaudreuil-Hudson	18	14	-	18	-	655	3 249	3 763 500	3 749 700	0,4%
Saint-Jérôme	10+3	7	97	27	8	333	3 501	2 863 800	2 943 100	2,8%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	-	24	6	384	3 520	2 303 100	2 303 000	0,0%
Candiac	5+3	4	-	15	-	166	1 468	1 077 300	1 095 500	1,7%
Mascouche[1]	8+3	8	-	24	-	209	2 837	104 000	1 376 200	
TOTAL	**59**	**47**	**517**	**293**	**22**	**2 230**	**20 539**	**17 786 700**	**19 030 300**	**7,0%**

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS							ACHALANDAGE GARE (M+D train)		
DEUX-MONTAGNES	2015	2015	2015	2015	2015	ACHALANDAGE P. 2015	TAUX D'OCCUPATION R. 2014	P. 2015	RÉSULTATS 2014	PRÉVISION 2015	VARIATION 2015/2014
Deux-Montagnes	247	1 256	249	123	2	267 700	92%	85%	1 628 200	1 566 000	3,8%
Grand-Moulin	44	304	-	33	-	74 100	96%	97%	484 800	478 600	1,3%
Sainte-Dorothée	21	1 101	-	6	-	259 100	92%	93%	984 400	977 200	0,7%
Île-Bigras	15	65	-	2	-	16 000	99%	98%	163 700	147 200	10,1%
Roxboro-Pierrefonds	44	918	171	7	2	196 500	92%	85%	1 367 200	1 370 100	0,2%
Sunnybrooke	21	515	-	5	2	125 400	98%	97%	787 900	790 200	0,3%
Bois-Franc	21	742	-	4	2	169 300	91%	91%	832 100	844 200	1,5%
Du Ruisseau	21	1 063	-	5	-	225 400	82%	84%	706 600	698 400	1,2%
Montpellier	28	-	-	-	-	-	-	-	642 900	576 900	10,3%
Mont-Royal	7	-	-	-	-	-	-	-	603 600	630 900	4,5%
Canora	14	-	-	-	-	-	-	-	461 500	431 500	6,5%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	6 687 100	6 614 300	-1,1%
SOUS-TOTAL	483	5 964	420	185	8	1 333 300	91%	89%	15 360 000	15 125 500	-1,5%
VAUDREUIL-HUDSON											
Hudson	7	47	-	2	-	4 200	47%	35%	26 000	26 000	0,0%
Vaudreuil	54	593	-	2	-	135 900	93%	91%	481 800	506 900	5,2%
Dorion	32	103	-	2	-	23 300	74%	90%	167 500	171 000	2,1%
Pincourt Terrasse-Vaudreuil	26	238	-	2	-	45 100	100%	100%	228 100	236 600	3,7%
Île-Perrot	36	272	-	2	-	59 500	85%	87%	227 900	237 000	4,0%
Sainte-Anne-de-Bellevue	22	287	-	2	-	46 900	68%	66%	172 700	167 800	-2,8%
Baie-d'Urfé	15	72	-	-	-	14 700	75%	81%	95 700	93 100	-2,7%
Beaurepaire	31	41	-	-	-	8 800	76%	85%	194 600	209 200	7,5%
Beaconsfield	86	452	-	-	-	108 100	97%	95%	680 300	697 800	2,6%
Cedar Park	49	28	-	-	-	6 800	95%	96%	216 800	226 700	4,6%
Pointe-Claire	61	587	-	2	-	92 400	62%	62%	363 100	320 500	-11,7%
Valois	46	145	-	-	-	31 200	82%	85%	268 300	259 500	-3,3%
Pine Beach	30	-	-	-	-	-	-	-	143 600	131 700	-8,3%
Dorval	43	372	-	2	-	86 700	93%	92%	248 600	220 100	-11,5%
Lachine	102	-	-	-	-	-	-	-	276 000	251 700	-8,8%
Montréal-Ouest	15	12	-	2	-	2 800	83%	93%	494 100	478 300	-3,2%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	-	1 408 200	1 371 200	-2,6%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	-	1 834 100	1 894 200	3,3%
SOUS-TOTAL	655	3 249	-	18	-	665 400	81%	82%	7 527 400	7 493 300	-0,5%
SAINT-JÉRÔME											
Saint-Jérôme	30	720	-	2	2	151 200	82%	83%	412 400	448 700	8,8%
Blainville	36	576	-	4	2	123 600	84%	85%	440 000	472 800	7,5%
Sainte-Thérèse	55	680	97	10	2	142 000	87%	83%	600 800	595 500	-0,9%
Rosemère	58	382	-	7	-	82 400	85%	86%	484 400	499 800	3,2%
Sainte-Rose	83	713	-	2	-	133 100	80%	74%	490 800	485 200	-1,1%
Vimont	14	328	-	2	-	77 100	88%	93%	286 000	294 100	2,8%
De la Concorde	53	102	-	-	2	25 800	96%	100%	833 300	859 300	3,1%
Bois-de-Boulogne	4	-	-	-	-	-	-	-	174 100	172 800	-0,7%
Chabanel	-	-	-	-	-	-	-	-	92 800	92 700	-0,1%
Parc	-	-	-	-	-	-	-	-	1 074 200	1 119 600	4,2%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	-	137 900	139 100	0,9%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	-	175 800	167 400	-4,8%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	-	525 400	539 200	2,6%
SOUS-TOTAL	333	3 501	97	27	8	735 200	84%	83%	5 727 900	5 886 200	2,8%
MONT-SAINT-HILAIRE											
Mont-Saint-Hilaire	45	837	-	2	-	154 400	75%	73%	517 000	521 300	0,8%
McMasterville	90	723	-	2	-	92 300	52%	51%	329 100	321 400	-2,3%
Saint-Basile-le-Grand	148	444	-	5	2	102 100	93%	91%	423 100	433 200	2,4%
Saint-Bruno	35	548	-	6	2	112 800	82%	82%	301 800	290 800	-3,6%
Saint-Hubert	30	600	-	4	-	108 800	75%	72%	340 100	329 200	-3,2%
Saint-Lambert	36	368	-	5	2	88 800	98%	96%	402 100	420 300	4,5%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	2 293 000	2 289 900	-0,1%
SOUS-TOTAL	384	3 520	-	24	6	659 200	75%	74%	4 606 200	4 606 100	0,0%
CANDIAC											
Candiac	7	343	-	4	-	38 300	56%	44%	137 000	133 100	-2,8%
Delson	7	106	-	2	-	11 500	48%	43%	62 900	69 700	10,8%
Saint-Constant	42	350	-	7	-	71 600	84%	81%	293 000	277 600	-5,3%
Sainte-Catherine	86	669	-	2	-	135 400	77%	80%	450 300	485 500	7,8%
LaSalle	24	-	-	-	-	-	-	-	103 800	100 900	-2,8%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	-	103 000	86 400	-16,1%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	-	513 400	532 500	3,7%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	-	491 100	505 200	2,9%
SOUS-TOTAL	166	1 468	-	15	-	258 800	71%	69%	2 154 500	2 190 900	1,7%
MASCOUCHE											
Mascouche	-	505	-	2	-	78 900	81%	62%	26 700	269 300	
Terrebonne	-	726	-	9	-	58 900	35%	32%	14 500	159 700	
Repentigny	42	596	-	2	-	51 400	70%	34%	31 900	379 100	
Pointe-aux-Trembles[2]	-	316	-	4	-	6 500	-	16%	-	30 800	
Rivières-des-Prairies	18	202	-	2	-	40 100	66%	79%	9 500	151 400	
Anjou	15	308	-	2	-	31 800	28%	41%	6 500	114 000	
Saint-Léonard–Montréal-Nord	30	179	-	3	-	22 400	37%	50%	8 200	125 100	
Saint-Michel–Montréal-Nord	90	5	-	-	-	200	-	16%	3 700	47 200	
Sauvé[2]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27 800	
Ahuntsic	14	-	-	-	-	-	-	-	3 900	47 200	
Mont-Royal	-	-	-	-	-	-	-	-	3 500	80 800	
Canora	-	-	-	-	-	-	-	-	3 500	48 100	
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	96 000	1 271 900	
SOUS-TOTAL	209	2 837	-	24	-	290 200	54%	43%	207 900	2 752 400	-
TOTAL	**2 230**	**20 539**	**517**	**293**	**22**	**3 941 300**	**81%**	**77%**	**35 573 900**	**38 060 400**	**7,0%**

[1] Ouverture le 1er décembre 2014

[2] Ouverture le 6 juillet 2015

Stationnement · $ (projet pilote) · Couverture · Borne électrique · Vélo · Automobile

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS				STATIONNEMENTS INCITATIFS		ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		2015	2015	2015	2015	2015	RÉSULTATS 2014	PRÉVISION 2015	VARIATION 2015/2014
Express Chevrier	3	1	13	2	74	2 313	1 535 500	1 532 300	0,2%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**3**	**1**	**13**	**2**	**74**	**2 313**	**1 535 500**	**1 532 300**	**-0,2%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES 2015	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
Angrignon	4	23	6 499 600	1,2%
Cartier	2	23	4 879 000	1,9%
Centre-Ville	10	64	12 406 400	1,7%
Côte-Vertu	3	27	13 061 000	1,5%
De Montarville	2	10	233 400	0,6%
Henri-Bourassa Nord [1]	2	7	472 800	30,5%
Henri-Bourassa Sud	1	15	6 175 000	1,1%
Le Carrefour	2	12	451 700	9,8%
Longueuil	7	67	13 784 300	3,9%
Montmorency	3	19	6 645 700	4,4%
Panama	5	45	2 [illegible]	11,1%
Radisson	6	18	4 [illegible]	7,5%
Repentigny	2	9	469 900	1,3%
Saint-Eustache	2	8	538 300	1,0%
Sainte-Thérèse	1	14	948 200	2,6%
Terrebonne	2	23	2 476 500	7,2%
TOTAL		**384**	**76 295 400**	**1,6%**

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE/MATIN	POINTE/SOIR
A10/P. Champlain/A-Bonaventure/TCV	oui	16,6	17,1
A20	-	1,4	1,4
A25	-	3,7	6,0
Accès Taschereau	-	0,4	0,4
Concorde/Notre-Dame	-	1,7	1,5
Côte-des-Neiges	-	4,9	5,0
Henri-Bourassa	-	9,7	10,1
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	6,5	4,8
Newman	-	2,9	2,7
Parc	oui	3,6	3,3
Pie-IX	-	8,5	8,2
Pont Viau/Des Laurentides	oui	2,4	1,4
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R-116	-	5,5	1,4
R-125/ Pie-IX (Laval)	oui	0,9	0,9
R-132/Montbrun	-	1,5	0,0
R-134/R-134	-	1,0	1,0
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	6,7	6,7
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	1,3	0,4
SJB/R-132-138/Accès Mercier	oui	6,5	0,1
Sherbrooke Est	-	2,2	2,4
Taschereau	oui	10,4	10,4
TOTAL		**98,2**	**85,2**

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES					ACHALANDAGE AUTO				
	2015	2015	2015	2015	2015	TAUX D'OCCUPATION R. 2014	P. 2015	RÉSULTATS 2014	PRÉVISION 2015	VARIATION 2015/2014
Angrignon	91	733	-	-	-	56%	55%	103 900	101 000	2,8%
Beauharnois	-	50	-	-	-	23%	15%	2 900	1 900	34,5%
Chevrier	74	2 313	-	13	2	88%	90%	513 500	525 800	2,4%
Cartier	71	609	127	20	2	92%	91%	139 300	139 100	0,1%
Chambly	31	577	-	10	2	100%	100%	114 500	115 600	1,0%
Châteauguay	15	590	-	5	2	95%	90%	119 800	116 100	3,1%
De Montarville	35	307	-	2	2	93%	93%	71 500	71 600	0,1%
Georges-Gagné	31	527	-	2	-	90%	91%	97 900	98 600	0,7%
Halte covoiturage Mirabel [2]	15	104	-	-	-		100%		20 900	
La Prairie	15	566	-	10	2	85%	86%	122 700	121 100	1,3%
Le Carrefour	37	140	-	2	-	48%	51%	18 200	18 300	0,5%
Longueuil	370	1 770	-	-	-	66%	69%	294 900	306 700	4,0%
Mercier	-	33	-	2	-	87%	90%	7 200	7 500	4,2%
Montcalm-Candiac	28	244	-	-	-	90%	97%	23 000	59 800	-
Montmorency	266	1 327	-	39	-	93%	98%	310 500	327 600	5,5%
Namur	39	425	83	6	-	87%	73%	93 100	78 100	16,1%
Panama	144	962	-	17	-	100%	98%	239 500	238 100	0,6%
Radisson	30	534	-	103	2	97%	96%	130 000	129 400	0,5%
Repentigny	14	291	-	2	2	85%	65%	61 800	47 600	23,0%
Seigneurial	31	125	-	-	-	49%	54%	15 400	17 000	10,4%
Saint-Eustache	29	20	-	2	-	75%	77%	3 700	3 900	5,4%
Sainte-Julie	52	468	-	9	-	73%	74%	86 100	87 800	2,0%
Saint-Martin	7	294	-	-	-	9%	12%	6 900	8 700	26,1%
Sherbrooke	-	250	-	2	-	53%	36%	33 300	22 600	32,1%
Terrebonne	62	1 388	140	10	2	74%	68%	245 900	237 700	3,3%
TOTAL	**1 487**	**14 647**	**350**	**256**	**18**	**81%**	**80%**	**2 855 500**	**2 902 500**	**1,6%**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	**3 717**	**35 186**	**867**	**549**	**40**	**82%**	**78%**	**6 571 300**	**6 843 800**	**4,1%**

Stationnement · $ (projet pilote) · Covoiturage · Borne électrique · Vélo · Automobile

[1] Fermeture fin août 2015

[2] Ouverture à la fin automne 2014 dans le cadre du Programme de mesures d'atténuation de la congestion.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT
700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2
amt.qc.ca